

# IL PASSATO PUO' RITORNARE



di GIOVANNI CANESTRINI

Quarant'anni fa Campari e Ramponi vincevano clamorosamente la Mille Miglia al volante di un'Alfa 6C 1500: era la prima di una serie di 11 vittorie su 24 edizioni della leggendaria corsa. Nell'anniversario del primo grande successo Alfa, la Mille Miglia è partita ancora una volta. Non più come corsa ma come commossa celebrazione e s'è ripetuto tutto come una volta: il raduno dei piloti a Brescia, la partenza sulla pedana, la galoppata, durata quattro giorni, attraverso i luoghi che per trent'anni furono teatro dell'indimenticabile gara. E s'è ripetuta anche la folla, accorsa sul percorso a guardare le macchine protagoniste delle grandi Mille Miglia passate, le rosse Alfa Romeo, coi parasassi a boccia sui fari.

Le Alfa del passato avanzano baldanzose e scoppiettanti sulle strade della loro giovinezza.



La carovana rievocativa organizzata dall'Alfa Romeo per ricordare la sua prima vittoria nella Mille Miglia (1928), ha avuto il successo che tutti sanno. Chi a questa carovana ha partecipato non dimenticherà facilmente le emozioni di quei quattro giorni, specialmente se è un veterano della grande manifestazione bresciana. Anche perchè questo successo è stato decretato dai giovani, che praticamente la Mille Miglia non hanno visto o vissuto. E ritengo giusto aggiungere che il merito di questa iniziativa va proprio tutto alla Casa milanese la quale del resto è stata ampiamente compensata per averci creduto. Già l'anno prima in occasione dei quarant'anni dalla nascita della Mille Miglia avevo suggerito agli amici bresciani di radunare tutti i protagonisti della loro indimenticabile manifestazione, ma non s'era pensato di ripercorrere le stesse

strade e di toccare gli stessi centri, che allora si toccavano.

Ora tutto lascia pensare che la cosa non finirà così; dopotutto l'Alfa Romeo la Mille Miglia l'ha vinta undici volte quasi consecutive e con diversi tipi di autovettura. Dal 1500 compressore del 1928 di Campari e Ramponi, si è passati alle due vittorie del 1929 e 1930 con le 1750 pilotate dagli stessi Campari e Ramponi e poi da Nuvolari-Guidotti e successivamente alla 2336 del 1932 di Borzacchini e Bignami e poi ancora di Nuvolari-Compagnoni ed alla 2600 di Varzi e Bignami del 1934.

Nel 1935 era la volta di Pintacuda e Della Stufa, i quali stabilivano con la loro spettacolosa P3 di 2654 cc un record inatteso sulle strade della Mille Miglia, superato l'anno dopo dalla 2900 cc di

(continua a pagina 24)



# LE UNDICI VITTORIE DELL'ALFA ROMEO ALLE "MILLEMIGLIA"

**1928** Prima assoluta un'Alfa Romeo 1500 (Campari-Ramponi). Media generale kmh. 84,128. Tra gli 83 partenti oltre alle Lancia, Chrysler, O.M. e Itala v'era lo squadrone della Bugatti 8 cilindri 2300 cc.: Bordino, Brilli Peri, Nuvolari e Varzi. A Roma la piccola 1500 di Campari e Ramponi era già in testa e vi rimaneva fino a Brescia (8 Alfa Romeo partite, 8 arrivate).

**1929** Prima assoluta un'Alfa Romeo 1750 (Campari-Ramponi). Media generale kmh. 89,683. Campari passa in vantaggio a Terni e arriva a Brescia con un vantaggio di 9'49" sulla O.M. 2300 di Morandi e Rosa. A questa edizione partecipa per la prima volta su Alfa Romeo una donna, la baronessa Antonietta Avanzo.



**1930** Prima assoluta un'Alfa Romeo 1750 (Nuvolari-Guidotti). La media generale supera per la prima volta il "muro" dei cento all'ora (100,450 kmh.). Tra i 151 partenti, gli equipaggi ufficiali della Mercedes 7 litri con Caracciola, la Bentley, la O.M., la Maserati, la FIAT. E' l'anno dell'emozionante duello Varzi-Nuvolari ambedue su Alfa Romeo, che si concluderà a favore del secondo, complice anche una foratura per Varzi.

**1932** Prima assoluta un'Alfa Romeo 2300 (Borzacchini-Bignami). Media generale kmh. 109,884. I partenti furono 88. Borzacchini si assicura la vittoria producendo il massimo sforzo sul tratto Ancona-Bologna, coperto alla spettacolosa media di kmh. 142.

**1933** Prima assoluta un'Alfa Romeo 2336 (Nuvolari-Compagnoni). Media generale kmh. 114,747. La battaglia si svolge tra le Alfa Romeo della Scuderia Ferrari. Nuvolari, ultimo a partire degli 85 concorrenti, lasciò tirare Borzacchini, poi sferrò l'attacco nel finale vincendo davanti a Castelbarco-Cortese e Taruffi-Pellegrini, pure su Alfa Romeo.

**1934** Prima assoluta un'Alfa Romeo 2600 (Varzi-Bignami). Media generale kmh. 108,575. 57 partenti. Ancora il duello Varzi-Nuvolari. A Roma erano ancora insieme. La corsa si decise a Venezia dove Varzi superò definitivamente Nuvolari e giunse al traguardo, sotto la pioggia, con oltre 8 minuti di vantaggio sul grande rivale.



**1935** Prima assoluta un'Alfa Romeo 2654 (Pintacuda-Della Stufa). Media generale kmh. 114,307. Contro il favoritissimo Varzi su Maserati, Pintacuda la spunta passando in vantaggio a San Casciano e mantenendosi in testa fino a Brescia con largo margine.

**1936** Prima assoluta un'Alfa Romeo 2900 (Brivio-Ongaro). Media generale kmh. 121,622. 69 partenti e ancora duello "casalingo" tra le Alfa Romeo. Brivio supera Farina a Perugia e resiste al furibondo assalto di quest'ultimo nel tratto finale. A Brescia il distacco fra i due è di soli 32".

**1937** Prima assoluta un'Alfa Romeo 2900 (Pintacuda-Mambelli). Media generale kmh. 114,747. 145 i partenti. Il duello è tra le Alfa Romeo, le Talbot e le Delahaye. A Brescia prima e seconda le Alfa Romeo di Pintacuda-Mambelli e Farina-Meazza; terza la Delahaye di Schell-Carriere.

**1938** Prima assoluta un'Alfa Romeo 2991 (Biondetti-Stefani). Media generale kmh. 135,391. 140 furono i partenti. Nel duello Pintacuda-Biondetti crollano tutti i primati. Dopo alterne vicende, a Brescia Biondetti precede l'amico-rivale di soli 2 minuti. E' la prima volta che si corre la Mille Miglia in meno di dodici ore. Molto staccate le Talbot e le Delahaye.

**1947** Prima assoluta un'Alfa Romeo 2900 (Biondetti-Romano). Media generale kmh. 112,238. E' la prima Mille Miglia del dopoguerra. Memorabile il duello fra Biondetti (Alfa Romeo) e Nuvolari (Cisitalia). Alla fine la spunta il toscano, bissando il successo del 1938.





(continua da pagina 21)

Brivio-Ongaro. La serie di vittorie dell'Alfa Romeo continuava — e sembrava inarrestabile — con un'altra affermazione di Pintacuda e Mambelli al volante di un'altra 2900.

Nel 1938 per la inclusione nel percorso della Mille Miglia dell'Aurelia e della Firenze-Mare il record della gara veniva portato dalla 2991 di Biondetti e Stefani alla sorprendente media di 135,391 chilometri orari. Era un record che doveva resistere praticamente fino al 1953 anno nel quale Giannino Marzotto e Crosara su Ferrari 4100 riuscivano a portarlo, sul nuovo o rinnovato percorso, a 142,347 orari. Dopo avere trionfato ancora nella prima Mille Miglia del dopoguerra (1947) con Biondetti Romano, la casa milanese, occupata e preoccupata nella ripresa postbellica della produzione, concludeva il suo glorioso ciclo bresciano. Quel ciclo che ora sembra volersi rinnovare sia pure sotto altra forma e con scopi celebrativi e rievocativi.

Sì, è vero, la ripresa accademica di quest'anno ha

suggerito una possibile ripresa della edizione originale della Mille Miglia; ma anche se non sarà una ripresa vera e propria, potrebbe essere una celebrazione annuale, se non altro per ritrovarsi, per rievocare, per tramandare. E' forse nel destino della Mille Miglia di nascere con limitate prospettive e di continuare invece la sua vita affascinante. Pochi sanno probabilmente che questa nostra corsa è nata per venire organizzata e realizzata in una edizione unica. Fu il suo successo, fu il suo fascino che riuscirono a commuovere perfino i poteri politici romani.

Dopo la prima edizione svoltasi tra l'entusiasmo di milioni di spettatori di trenta province e nel più perfetto ordine che l'allora capo del governo, Mussolini, ebbe a scrivere sotto la relazione che lo informava del successo della manifestazione « si ripeta ».

E fu quello che facemmo, e con la gioia che potete immaginare, noi che l'avevamo creata... con il batticuore.



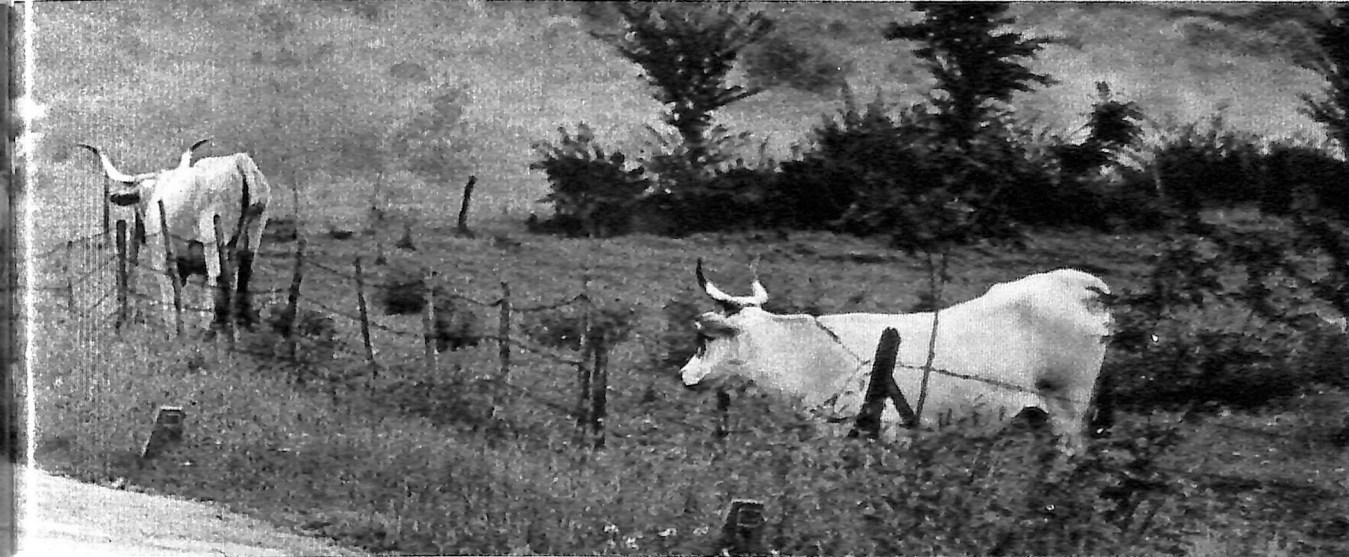
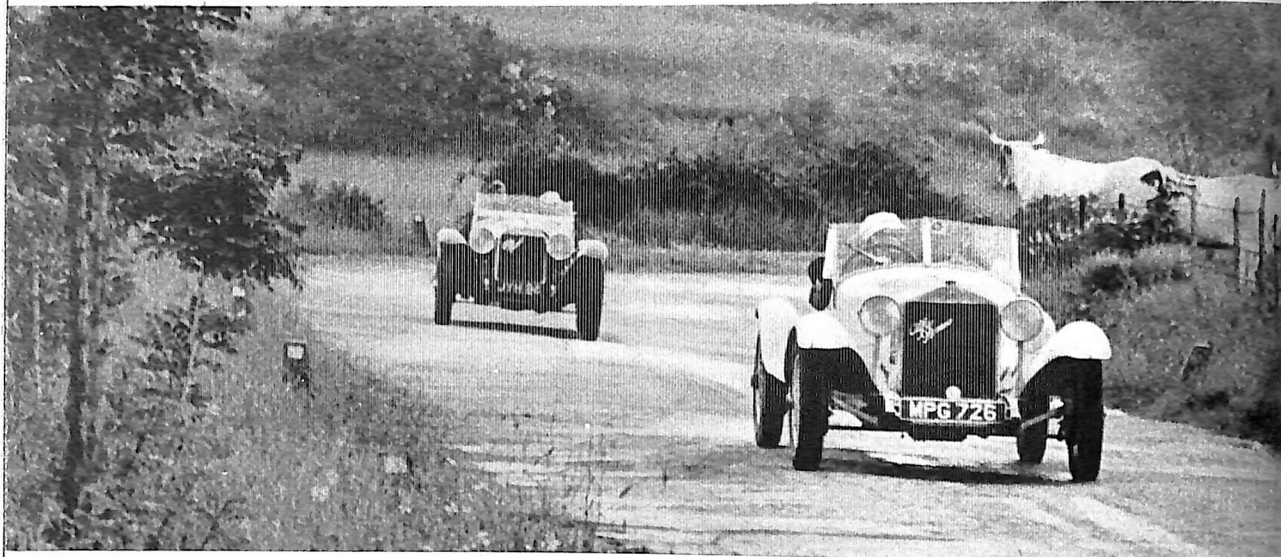
Due grandi campioni: Fangio, cui resta il rammarico di non avere mai vinto una Mille Miglia, e Taruffi, vincitore dell'ultima edizione della corsa.



La baronessa Avanzo, una delle pioniere dell'automobilismo femminile, accanto a Guidotti, vincitore con Nuvolari della Mille Miglia del 1930.



Sergio Busi e Renato Zambonelli, titolari della commissionaria CAR di Bologna, promotori di una simpatica riedizione de « Il Resto del Carlino » del 2 aprile 1928.



## I PARTECIPANTI ALLA RIEVOCAZIONE DELLA « MILLE MIGLIA »

Giovanni Lurani, 6 c. 1500 GS	N. 2	Mr. Hirst, Mr. Palmer, 6 c. 1750 SS	N. 20
Giulio Ramponi, 6 c. 1750 GS	N. 4	Mr. e Mrs. Black, 6 c. 1750 GS	N. 24
Giovanni Battista Guidotti, 6 c. 1750 GS	N. 6	Corrado Cupellini e Sig.ra, 6 c. 1750 GS testa fissa	N. 26
Mr. e Mrs. Cherret, 6 c. 1500 compressore	N. 8	Mr. Combr, Mr. Hare, 6 c. 1500 SS	N. 28
Mr. e Mrs. Slater, 6 c. 1750 SS compressore	N. 12	Giulio Dubbini, 6 c. 1750 GS	N. 30
Comm. Sergio Busi, Dott. Renato Zambonelli, 6 c. 1750 GS	N. 14	Mr. Finch, Mr. Morris, 6 c. 1750 GS	N. 32
Mr. e Mrs. Pilkington, 6 c. 1750	N. 16	Ferruccio Pettenella e Signora, 6 c. 1750	N. 34
Giacomo Pozzoni, Angelo Tito Anselmi, 6 c. 1750 GS	N. 18	Avv. Luigi Mancini e Signora, 6 c. 1750 GS compress.	N. 38
		Emilio Storchi, 6 c. 1750 compressore	N. 42



Sopra: Su queste strade, rimaste miracolosamente intatte, sono ritornate le rosse Alfa di quarant'anni fa. A sinistra: Ramponi, trionfatore con Campari della prima edizione della Mille Miglia vinta dall'Alfa Romeo, accanto al dottor Boni, sindaco di Brescia, la città che ha legato il suo nome alla Mille Miglia.