

Se il passato evoca il futuro, Mille Miglia 2012

DI MARTINO IANNONE

Tutto in un tweet. La Mille Miglia 2012 è vissuta sull'onda dei social network, mai come stavolta. Il passato, il presente e il futuro fusi magnificamente assieme come i motori delle regine di questa suggestiva manifestazione. Tra i protagonisti di questa metafora, di questa sorta di viaggio nel tempo, la coppia John Elkann-Lavinia Borromeo, che, disputando la corsa a bordo di una Fiat 8V del '54, ha raccontato ogni istante, ogni emozione, curva dopo curva, della loro piccola avventura al volante in tempo reale 'cinguettando' parole e pensieri, immagini e smorfie. Un piccolo capolavoro di comunicazione. L'esordio della coppia in Piazza della Loggia nel giorno della punzonatura, ha rivelato tutta la loro emozione: circondato da un nugolo di operatori media, il presidente del gruppo Fiat e la moglie hanno visitato il villaggio degli sponsor commentando: "Sarà una vera e propria traversata della penisola. In questo modo potremo vedere quanta è bella l'Italia". E tra i 'capitani' d'industria, non c'era solo Elkann. Evidentemente costruire bolidi da sogno non basta, provare l'emozione di

All in a tweet. The 2012 Mille Miglia was more "socially networked" than ever before. The past, present and future were magnificently blended, like the sounds of the engines in this evocative event. The protagonists in this journey back in time included John Elkann and Lavinia Borromeo, in a 1954 Fiat 8V, who shared every moment, every thrill, bend after bend, of their on-the-road adventure by tweeting their thoughts in real time. A tiny masterpiece of communication. The couple's debut, in piazza della Loggia on the day of the sealing ceremony, showed all their emotion: surrounded by a bevy of media operators, the chairman of Fiat Group and his wife visited the sponsors' village and remarked "it will be a real crossing of the peninsula; in this way we'll be able to see how beautiful this Italy is". But Elkann wasn't the only "captain of industry" present. Building dream sports cars evidently isn't

sfidarsi direttamente in strada può appagare di più in certe circostanze. Così, alla Mille Miglia 2012 ce ne sono stati cinque in gara e la sfida è stata sempre la stessa: Italia contro Germania e Inghilterra. Per la difesa del tricolore Elkann e la moglie Borromeo; per la Germania attacco a tre punte con Dieter Zetsche, n.1 di Mercedes-Benz Cars e Chairman Board del Management di Daimler AG (n. gara 273), Matthias Muller, Ceo di Porsche AG (n. gara 300) e Franz Jung, AD BMW Italia. L'Inghilterra si è affidata invece alla tradizione con Adrian Hallmark, Brand Director di Jaguar Cars Limited (n. gara 198). È stata battaglia anche tra i designer. La Germania ha schierato Wolfgang Egger, head designer di Audi AG (n. gara 334), l'Italia, i giovani con Fabrizio Giugiaro, Co-Chairman e Styling Director di Italdesign Giugiaro e l'esperienza di Andrea Zagato, presidente di Zagato (n. gara 362). A fare da arbitro, ci ha pensato Alberto Bombassei, presidente Brembo (n. gara 281), che a 'far frenare' chi troppo insiste è meglio di Collina con i cartellini rossi.

enough for them: the thrill of direct competition on the road may be more satisfying in certain circumstances. There were five captains in the 2012 Mille Miglia in fact, engaged in the same old rivalry: Italy versus Germany and Great Britain. Defending the "tricolore" were Elkann and his wife; Germany fielded a three-pronged attack with Dieter Zetsche, no. 1 at Mercedes-Benz Cars and chairman of the management board at Daimler AG (race no. 273), Matthias Müller, CEO at Porsche AG (race no. 300) and Franz Jung, head of BMW Italia. Great Britain entrusted itself to tradition with Adrian Hallmark, Brand Director at Jaguar Cars Limited (race no. 198). It was also a battle between designers. Germany was represented by Wolfgang Egger, head designer at Audi AG (race no. 334), and Italy by the young Fabrizio Giugiaro, Co-Chairman and Styling Director at Italdesign Giugiaro (race no. 334), and the experience of Andrea Zagato, chairman of Zagato (race no. 362). And in the role of "referee", Alberto Bombassei, chairman of disc brake maker Brembo (race no. 281), a more effective "brake" on unruly drivers than Collina with his red cards.

THE BATTLE FOR VICTORY

There hasn't been such a closely fought regularity race in years. It was won by the Argentinean Sports/Zagato stable, with Claudio Scalise and Daniel Claramunt in a 1933 Alfa Romeo 6C 1500 GS. In 2nd





LA LOTTA PER LA VITTORIA

La gara di regolarità è stata combattuta come da anni non capitava. L'ha spuntata l'equipaggio argentino della scuderia Sports/Zagato Claudio Scalise e Daniel Claramunt a bordo di una Alfa Romeo 6C 1500 GS del 1933. Al secondo posto il dieci volte campione della Mille Miglia Giuliano Canè con a fianco come navigatore la moglie Lucia Galliani a bordo di una BMW 328 Roadster del 1939. Lo scarto tra primi e secondi è stato incredibilmente ridotto, solo 24 punti, che per una gara di regolarità automobilistica equivale ad una inezia. Decisiva è stata l'ultima prova speciale sulla pista di Fiorano, ma per tutti i 1.600 chilometri da Brescia a Roma e ritorno la lotta si è consumata sul faticoso filo di lana. Il livello tecnico dell'edizione è stato altissimo. Lo dimostra anche il podio: terzi Giovanni Mocerì e Tiberio Cavalieri su una Aston Martin Le Mans del 1933, quarti l'equipaggio vincitore della Mille Miglia 211, Giordano Mozzi e la moglie Stefania Biacca, a bordo di una Lancia Astura del 1938.

LA CORSA IN TOSCANA

Una delle novità 2012 è stata il ritorno del percorso sulla via Cassia, nel Chianti Fiorentino con sosta a San Casciano Val di Pesa, e un passaggio presso la casa di Niccolò Machiavelli a cinque secoli dalla stesura de 'Il Principe'. Lungo queste curve, negli anni d'oro della corsa, si svolgevano i duelli decisivi prima di varcare l'Appennino. E per celebrare il grande

place, the 10-time Mille Miglia champion Giuliano Canè, navigated by his wife Lucia Galliani, in a 1939 BMW 328 Roadster. The gap between 1st and 2nd was an unbelievably small 24 points, which in regularity racing is microscopic. The last time trial at the Fiorano circuit proved decisive but otherwise it was neck and neck all the way from Brescia to Rome and back, meaning 1,600 km. The technical level was extremely high, as also shown by the results table: 3rd were Giovanni Mocerì and Tiberio Cavalieri in a 1933 Aston Martin Le Mans, and 4th were the winners of the 2011 Mille Miglia, Giordano Mozzi and his wife Stefania Biacca, in a 1938 Lancia Astura.

THE RACE IN TOSCANA

One of the novelties in 2012 was the return of the race to the via Cassia, in the Chianti Fiorentino area, with a stop at San Casciano Val di Pesa, and a drive past the home of Niccolò Machiavelli some five centuries after he wrote "The Prince". In the golden years of the race, it was on these bends that decisive duels were played out before crossing the Apennines. And to celebrate this important comeback, an exhibition was organized at the official assistance and supply point that Alfa Romeo used to provide on the Mille Miglia route in the golden years, between 1927 and 1957, when it was a speed race. It was at the old Officina Bellini in San Casciano

ritorno è stata allestita una mostra nel punto ufficiale di assistenza e rifornimento che l'Alfa Romeo posizionava sul percorso della Mille Miglia degli anni ruggenti, tra il 1927 e il 1957, quando la corsa automobilistica era una gara di velocità: si tratta della storica Officina Bellini di San Casciano Val di Pesa, la stessa (è situata ancora oggi nel solito punto sulla statale Cassia) dove circa 80 anni fa era posto il box per il rifornimento ufficiale delle Alfa Romeo, e successivamente anche della Scuderia Ferrari. Molte auto vincitrici venivano controllate qui, e alcuni fra i più famosi piloti vi si fermarono per i pit-stop. La mostra fotografica intitolata 'Quando Nuvolari passava da qui' rievoca quei momenti di sport e di storia dell'industria automobilistica. Testimonia quelle soste ai box una collezione di interessanti fotografie, finora rimaste appannaggio di pubblicazioni per appassionati. Fra le immagini, rigorosamente in bianco e nero, spicca quella che ritrae il leggendario Tazio Nuvolari e Decimo Compagnoni, duo vincitore dell'edizione del 1933 sull'Alfa Romeo 8C 2300 Spider Zagato numero 98. Esposte anche foto rarissime della gara sulle curve della Cassia: tra queste si vedono l'Alfa Romeo 6C 1500 Sport vincitrice dell'edizione del 1928 guidata da Giuseppe Campari e Giulio Ramponi, che sfreccia sugli sterrati della vecchia Cassia, della Mercedes-Benz con Juan Manuel Fangio all'ingresso di San Casciano, della Ferrari di Eugenio Castellotti vincitore nel 1956.

Chi ha realizzato un piccolo sogno sono due 'storici' driver della rievocazione della Freccia rossa: Luciano Teneggi e Ivano Frascari si so-

Val di Pesa (still at the same point on the via Cassia) where around 80 years ago Alfa Romeo, and subsequently Ferrari too, had their official refuelling boxes. Many winning drivers stopped to run checks and some of the most famous names did their pit-stops here. Entitled "When Nuvolari came through", the exhibition documents the races and the history of the car industry with photos taken in the boxes that only enthusiasts will have seen in specialist publications. Standing out amongst all the black&white photos was one of the legendary Tazio Nuvolari and Decimo Compagnoni, the winning duo in 1933 in an Alfa Romeo 8C 2300 Spider Zagato (no. 98). There were also some very rare photos of the race on the winding Cassia road, including shots of the winning Alfa Romeo 6C 1500 Sport in 1928 driven by Giuseppe Campari and Giulio Ramponi, speeding along the old unsurfaced Cassia, one of Juan Manuel Fangio arriving in San Casciano in a Mercedes-Benz and another of Eugenio Castellotti, who won in a Ferrari in 1956. Two "historic" drivers from the Red Arrow revival period, on the other hand, saw a little dream come true: Luciano Teneggi and Ivano Frascari won the Stefano Ricci Gentlemen Drivers Trophy for the "total synergy" of their



no aggiudicati il Gentlemen Drivers Trophy Stefano Ricci per il loro abbigliamento in totale sinergia con l'auto da loro condotta, una Bugatti Type 40 A.

Altro momento da conservare nell'album dei ricordi, il singolare ed enorme mosaico, formato da 375 automobili storiche, realizzato nei giorni dell'arrivo delle automobili in uno spazio attiguo alla Fiera di Brescia. Tutti insieme, questi gioielli della tecnologia automobilista mondiale, hanno dato vita al simbolo della Freccia sossa, lo storico logo della Mille Miglia, il segnale che da sempre accompagna la corsa aiutando i concorrenti a restare sul percorso. Per essere protagonisti della performance, molti degli equipaggi stranieri che hanno partecipato alla corsa hanno anticipato il loro arrivo a Brescia anche di un giorno. L'enorme mosaico di auto è stato fotografato e video-ripreso dall'alto al tramonto da bordo di un elicottero.

VECCHIE GLORIE E GIOVANI SPERANZE

Il passato, il presente e il futuro di questa corsa hanno rombato anche grazie ad una sorta di staffetta spazio-temporale. Lui ha 22 anni, è siciliano, si chiama Alessandro Aiello, e, esordiente, è stato il più giovane pilota della Mille Miglia 2012. L'altro di anni ne ha 82, è inglese, si chiama Stirling Moss, ed è stato un campione dell'epoca storica. Alessandro è una promessa della regolarità, Stirling ha fatto la storia dell'automobilismo. Alessandro è originario di Caltanissetta, studia Legge e ado-



attire with the car they drove, a Bugatti Type 40 A. Another snapshot for this year's album was the enormous mosaic formed by 375 vintage cars on a plot of land next to Brescia's trade fair facility a few days ahead of the race. Seen from above, these jewels of world automotive technology formed the Mille Miglia logo, the "Red Arrow" that's always helped the drivers stay on route. Many of the foreign teams arrived in Brescia a day early to be part of the enormous mosaic. It was photographed and filmed from a helicopter at sunset.

GLORIES FROM THE PAST, HOPES FOR THE FUTURE

The past, present and future of this race were neatly encapsulated in a sort of space-time relay between a young 22 year old Sicilian, Alessandro Aiello, who debuted at the 2012 Mille Miglia as the youngest participant, and Stirling Moss, an 83 year old Englishman and champion from the glorious past. Alessandro is a promising talent in regularity events, while Stirling helped write the history of motor racing. Alessandro was born in Caltanissetta, studies law and adores animals, especially dogs. His father and uncle, two serious regularity fans, took him out in a car when he was only six. So Ale's toys

ra gli animali, soprattutto i cani. Suo padre e suo zio, grandi appassionati di gare di regolarità, lo portavano con loro in auto quando aveva solo sei anni. Da allora Ale è cresciuto a pane e pressostato, ovvero lo strumento che misura i tempi in questa specialità sportiva. Con lo zio navigatore, ha affrontato la Mille Miglia a bordo di una Fiat 1100 coupé Zagato del '54. Prima di partire Alessandro è stato avvicinato da una fan che gli ha regalato un cornetto portafortuna, in ossequio ad una consolidata tradizione meridionale. Stirling è tornato a salutare la Mille Miglia dopo alcuni anni. Dei tempi d'oro, quando la Freccia Rossa si correva davvero, tra il 1927 e il 1957, Stirling è stato uno dei grandi. Nato come collaudatore della Jaguar, nel 1955, al volante di una C-type, l'automobile che per prima montava i freni a disco, vinse la Freccia rossa realizzando il record, poi rimasto imbattuto di 10 ore e 8 minuti per percorrere i 1600 chilometri della gara, alla media incredibile anche ai giorni d'oggi di circa 160 km/h su strade aperte al traffico e non certo ben asfaltate. Moss non ha corso quest'anno come invece ha fatto, complimentatissimo, il suo pari età Enzo Baldi che partecipò alla Mille Miglia di velocità nel 1955 e quest'anno a partecipato a bordo di una Gilco Fiat 1100 Sport del 1950.

A giudizio di molti, soprattutto per l'incertezza del risultato finale e per la grande partecipazione di pubblico - come ha affermato, tra gli altri, il grande Giuliano Canè nel suo diario di gara redatto per "Brescia Oggi" - questa è stata una delle migliori rievocazioni storiche della Mille Miglia.



as a kid could have included a pressure gauge, the instrument that measures time in this sport. With his uncle as navigator, they raced the Mille Miglia in a 1954 Fiat 1100 coupé Zagato. Before starting, a fan gave Alessandro a typical southern Italian good luck charm. Stirling was back at the Mille Miglia after some years, ever since the golden days in fact, when the Freccia Rossa really raced (from 1927 to 1957) and Stirling was one of the greats. Having started out as a Jaguar trial driver, he won the 1955 Freccia Rossa at the wheel of a C-type (the first car to mount disk brakes) and set the still unbeaten record of 10 hours and 8 minutes, thus covering 1,600 km at an average speed of around 160 km/h (incredible even today) on roads open to traffic and certainly not well surfaced. Moss didn't drive this year, unlike a contemporary of his, the much congratulated Enzo Baldi, who took part in the 1955 Mille Miglia (speed) and who this year drove a 1950 Gilco Fiat 1100 Sport. Many people, including the great Giuliano Canè in his daily chronicle in "Brescia Oggi", think this was one of the very best Mille Miglias of the retrospective era, above all because of the uncertainty of the end result and the massive public support.

da Brescia alla conquista del mondo

Una leggenda è qualcosa che va al di là della semplice realtà per entrare nei nostri sogni, nella nostra immaginazione, nella nostra capacità di emozionarci. La Mille Miglia è una leggenda. Ma le leggende hanno un problema, o crescono o si spengono. L'edizione 2012 dimostra come la Mille Miglia sia una leggenda che cresce. A dimostrarlo ci sono innanzitutto i numeri. E i numeri degli ultimi cinque anni, ossia da quando la Mille Miglia ha rinnovato la propria gestione, aiutano a capire cosa sia successo.

La stampa, per esempio. Nel 2008 seguirono la Mille Miglia 1049 giornalisti accreditati provenienti da 44 paesi. Cifre molto alte, ma che sono basse rispetto a quelle del 2012: 1.715 giornalisti provenienti da 87 paesi. Nel 2008 gli articoli pubblicati furono 1.586, nel 2012 sono stati oltre 2.500, con 384 trasmissioni televisive in 158 paesi. Raddoppiate in cinque anni le visite al sito internet durante i giorni della gara: da 1,5 milioni a quasi tre milioni.

Le richieste di iscrizione sono aumentate del 24%, e se nel 2008 provenivano da 21 paesi, nel 2012 sono pervenute da 41 paesi. Sono undici i paesi in cui ha fatto tappa il progetto di internazionalizzazione della Mille Miglia, in particolare con l'iniziativa del road show, nata cinque anni fa e che ha fatto conoscere non solo la Freccia rossa ma la città di Brescia, il suo territorio, le sue imprese, la sua offerta turistica con incontri ad altis-

A legend is something that goes beyond simple reality: it enters our dreams, our imagination, our capacity to feel emotion. The Mille Miglia is a legend. But legends have a problem: they either grow or fade away. The 2012 Mille Miglia proved that the race is a legend that's growing. As can be seen above all from the numbers involved. The figures for the last five years, in which the race has been under new management, help us understand what is happening. The press, for example. In 2008, the Mille Miglia was covered by 1,049 accredited journalists from 44 countries. The figures look high, but not when compared to 2012: 1,715 journalists from 87 countries. In 2008, 1,586 articles were published; in 2012 there were over 2,500, as well as 384 TV broadcasts, in 158 countries. The number of visits to the website during the days of the race has doubled over the five years, from 1.5 million to nearly three million.

Registration applications have risen 24%: in 2008 they were received from 21 countries, in 2012 from 41. The Mille Miglia internationalization project has travelled to 11 countries, above all in the form of its prestige road show, first launched five years ago, which has raised the profile not only of the Red Arrow but also of Brescia and its province, its industries and tourism. The countries to which the legend has been "exported" include South Africa, Brazil, the United Arab Emirates, Russia, Switzerland, Germany, Monaco, China, the UK, Singapore and the United States. The United States also saw a Mille Miglia Tribute. The international tribute formula has proved to be another key initiative for generating passion for the "legend" on a global scale. The raising of the Mille Miglia's international profile is also reflected in the fact that the Italian government decided five years ago to recognise it as an emblem of Italian excellence.

In terms of the race itself, the requisites for entering cars have become more stringent (to ensure maximum historical authenticity and quality racing). Important technological innovations have been



simo livello. I paesi in cui la leggenda ha fatto tappa sono il Sud Africa, il Brasile, gli Emirati Arabi Uniti, la Russia, la Svizzera, la Germania, il Principato di Monaco, la Cina, la Gran Bretagna, Singapore e gli Stati Uniti. Negli Stati Uniti si è anche svolto un Tributo alla Mille Miglia. La formula dei *tributi* internazionali è un'altra delle iniziative fondamentali per promuovere ancora di più la passione per la "leggenda" nel mondo. Uno dei risultati di questo innalzamento dell'identità internazionale della Mille Miglia è il fatto che il Governo italiano, da cinque anni a questa parte, l'ha eletta a simbolo dell'eccellenza italiana.

Sul piano agonistico sono stati resi ancora più rigorosi i requisiti di ammissione delle auto (in funzione del massimo rispetto della storia e della massima qualità delle partecipazioni), sono state introdotte importanti innovazioni tecnologiche (come il sistema di localizzazione satellitare OBU in funzione della sicurezza), sono state incrementate le prove. Anche rispetto alla città il rapporto è diventato più stretto e ricco. Basti pensare al "Gran Gala della Mille Miglia" che ogni dicembre ha aperto le diverse edizioni e che ha visto tra i protagonisti, Uto Ughi, Salvatore Accardo, Massimo Ranieri e l'indimenticabile Lucio Dalla. Oppure alla "Notte bianca della Mille Miglia", che nell'edizione 2012 ha registrato oltre 90mila presenze. È nato in questi anni anche il Ferrari Tribute, uno spettacolo nello spettacolo, che ha creato un ulteriore elemento di attrazione e attenzione sulla gara vera e propria. A Roma la Mille Miglia è diventata un appuntamento tra i più attesi, grazie al passaggio a Castel Sant'Angelo, facendo scoprire a un nuovo pubblico non solo la Freccia rossa ma anche Brescia. C'è stato poi un salto di qualità nella comunicazione, con la realizzazione di film, spot, libri, e con *slogan* che hanno colpito l'immaginario della gente, come "La corsa più bella del mondo", "Da Brescia nel mondo", "La leggenda corre" e così via.

Si potrebbe continuare a lungo, perché cinque anni, se vissuti e gestiti con passione, permettono di realizzare molte cose. Quel che è certo è che oggi la Mille Miglia è qualcosa di diverso da quella che era cinque anni fa. Si potrebbe dire più bella, più amata, più entusiasmante, più vicina alla gente. O, semplicemente, *più leggenda che mai*.

introduced (such as the UBU satellite tracking system, for safety) and the number of trials has been increased.

The race's relationship with the city of Brescia has been enriched. An example is the "Mille Miglia Gran Gala", the event that opens each year's edition in December and that has featured celebrities of the calibre of Uto Ughi, Salvatore Accardo, Massimo Ranieri and the unforgettable Lucio Dalla. Or the "Mille Miglia White Night", which attracted over 90,000 people in 2012. The Ferrari Tribute, a show within the show, is another creation of this recent period and has proved most effective in further widening the appeal of the race. And in Rome the Mille Miglia has become one of the most popular events in the calendar, thanks to the Castel Sant'Angelo drive past, and has enabled a whole new public to discover not only the race but also the city of Brescia. The quality of Mille Miglia communication has also been improved, with the production of films, commercials and books, not to mention advertising slogans that have captured people's imagination, such as "La corsa più bella del mondo", "Da Brescia nel mondo", "La leggenda corre", and so on.

The full story would be very long, because a great deal can be done in five years of passionate management and experience. What is certain is that today's Mille Miglia is different from what it was five years ago. More impressive maybe, more popular, more exciting, or simply more legendary than ever.



una vittoria nata dall'altra parte del mondo

Quarantasettenni, imprenditori, padri di famiglia e, soprattutto, amici.

Questi i tratti comuni dei due argentini che hanno trionfato alla trentesima rievocazione storica - vincendo per un solo centesimo di secondo su Giuliano Canè e la moglie Lucia Galliani, che con dieci vittorie guidano l'albo d'oro di questa competizione - hanno storie e radici condivise.

Claudio Scalise e Daniel Claramunt hanno ereditato la passione per i motori e le auto storiche dai propri padri e dai padri dei loro padri. A vent'anni dalla loro prima gara insieme, nel 1992, iscrivono finalmente i loro nomi nell'Albo d'Oro della Freccia rossa.

Protagonisti da anni nelle gare dei 'due mondi', Europa e Sud America, hanno dedicato questa vittoria allo scomparso Luciano Viaro, loro primo tifoso, con il quale hanno condiviso una parte importante della loro storia agonistica.

Ma leggiamo nelle parole di un cordiale e disponibile Claudio Scalise il racconto di questo successo.

Cominciamo con la madre di tutte le domande: come si vince la Mille Miglia? Preparazione personale, messa a punto dell'auto, nervi saldi, collaborazione di altri... insomma: voi come avete fatto?

Two 47 year-olds, businessmen, family men and above all friends, sharing backgrounds and roots. Such are the traits shared by the two Argentines that won the 30th historical revival event - by just 1/100th of a second over Giuliano Canè, who heads the competition's winners table with 10 victories, and his wife Lucia Galliani.

Claudio Scalise and Daniel Claramunt inherited their passion for driving and vintage cars from their fathers and grandfathers. 20 years on from their first race together, in 1992, they at last get their names in the Red Arrow hall of fame. Having raced for years in competitions between the 'two worlds', Europe and South America, they dedicated this victory to the late Luciano Viaro, their biggest fan, with whom they shared an important part of their racing history. But let's see what the cordial Claudio Scalise has to say about this success.

Let's start with the most obvious question: how do you win a Mille Miglia? Personal preparation, fine-tuning the car, nerves of steel, collaboration from others... how did you do it?

Prima di tutto viene la preparazione personale; ho cercato di fare un paio di gare prima della Mille Miglia, visto che erano già parecchi anni che non correvo ed avevo partecipato solo alla Mille Miglia del 2011 nella quale si vedeva la mancanza di allenamento. Le gare da voi sono diverse da quelle nostre, i nostri percorsi non hanno praticamente curve, i pressostati sono sempre sul diritto, si passa molto più svelti...

Poi, viene la preparazione della macchina, che l'anno scorso l'avevamo presa solo due giorni prima della gara, trovando così che non era messa a punto, che non entravo comodo, che non frenava bene; insomma, quest'anno abbiamo lavorato sulla macchina fin da marzo.

E, per ultimo, avere programmato tutto con il navigatore. Non potevamo fare degli errori e, fortunatamente, non li abbiamo fatti.

Questa del 2012 è stata un'edizione molto combattuta: i vostri momenti difficili e quelli più belli.

I momenti difficili sono stati soprattutto due: il primo, quando siamo arrivati in Italia, e abbiamo trovato che, per una nuova e differente interpretazione del regolamento, il coefficiente della nostra macchina era stato ridotto.

È stata una dura scoperta, perché naturalmente chi punta a un buon piazzamento alla Mille Miglia sceglie, se ha l'opportunità, la macchina più adatta con il coefficiente più alto. Abbiamo deciso immediatamente di lasciar stare questo problema e concentrarci sulla nostra gara; per fortuna il nuovo coefficiente, che era ancora molto alto, ci ha consentito di vincere al termine di una bella gara, come volevamo.

First of all there's personal preparation: I made sure I did a couple of races ahead of the Mille Miglia, given I hadn't raced for several years, with the exception of the 2011 Mille Miglia, where I was clearly lacking practice. Your races are different from ours: ours have practically no bends, pressure sensors are always installed on straight sections, so everything's much faster... Then there's the preparation of the car, which last year we only picked up two days before the race. So it wasn't fine tuned, I couldn't get into it very easily, it didn't brake well... This year we started working on the car in March. And lastly, getting everything planned with the navigator. We couldn't afford to make mistakes, and luckily we didn't.

The 2012 race was very closely fought: what were the low and high points for you?

We had two main critical moments: the first was when we arrived in Italy to find out that our car's coefficient had been lowered because of a new interpretation of the rules. This was tough on us. If you want to finish well up the field in the Mille Miglia, you obviously want to choose the most suitable car, if you can, and with the highest coefficient. We immediately decided to forget about this and concentrate on our race. Luckily, our new coefficient, which was still pretty high, enabled us to come out on top at the end of the race, as we'd been hoping.



L'altro momento difficile è stato quello dell'ultima prova a Fiorano: dovevamo assolutamente fare una prova 'a zero' perché Canè ci era molto vicino in classifica, e invece abbiamo fatto un errore che ci è costato undici centesimi di secondo. Per qualche minuto siamo rimasti un po' colpiti, poi ci è stato detto che anche Canè aveva sbagliato!

E allora il ritorno a Brescia si è trasformato in un momento che non dimenticheremo mai più: la vittoria alla Mille Miglia davanti, niente di meno che, al 'mitico' Giuliano Canè.

Qual è il vostro gioco di coppia vincente pilota-navigatore: affiatamento, dialogo, amicizia... altro?

Una parola che ho imparato non tanto tempo fa ma che ci ha fatto vincere: fiducia. Abbiamo fatto tutti i passaggi con le mie sdoppiate, meno una, che abbiamo fatto con la sdoppiata di Dany, che ero sicuro sarebbe stata migliore della mia. Dopo abbiamo vinto per la minima differenza. Ma quella sua sdoppiata ci ha fatto vincere.

Il fattore auto, la bellissima e prestigiosissima Alfa Romeo 6C 1500 del 1933: in quali condizioni era, che tipo di risposte/sensazioni dava in corsa, quali problemi avete dovuto superare, quali i migliori pregi?

Una macchina stupenda, una gioia da guidare, con una storia unica e affascinante. Quest'anno era perfetta, non ha dato nessun guaio e per questo dobbiamo ringraziare Maurizio e Mattia Colpani della Colpani Motori, e specialmente Dany Rios e Julian Lepphaile, la nostra assistenza lungo il percorso, e naturalmente il proprietario della macchina, Mark Gessler, con la sua eccezionale Scuderia Sports, che ha creato il clima giusto per poter puntare su questa vittoria.

La macchina è quella che il grande Luciano Viaro aveva usato per ultimo. Luciano è stato il nostro amico e il nostro maestro e con Mark hanno creato la Scuderia Sports. Doppia sensazione, allora, per la storia della macchina vincente con Anna Maria Peduzzi nella sua categoria alla Mille Miglia del '34, e per essere la macchina che il grande Viaro avrebbe voluto portare alla vittoria.

A qualche mese dalla vittoria di maggio: che cosa vi resta dentro, quali riscontri ci sono stati nelle vostre vite quotidiane, come vi preparate a difendere il successo nel 2013?

Io ho ora una sensazione di pace che non mi consente di pensare al 2013. Ho fatto quello che volevo fare da tanto, e per il futuro... vedremo. Per fortuna in Italia, e specialmente in Argentina (ma anche nelle più varie parti del mondo) ci fanno ricordare spesso questa bellissima vittoria.

The other tricky moment was the final speed trial at Fiorano: we absolutely had to do a "zero-error" performance, because Canè was very close to us in ratings, but we committed an error that cost us 11/100th of a second. This was a nasty blow but we were then told that Canè had also made an error! The return to Brescia thus turned into an experience we'll never forget: victory at the Mille Miglia ahead of the "legendary" Giuliano Canè, no less.

What's the secret behind a winning driver-navigator partnership: understanding, dialogue, friendship... anything else?

It was a word I learnt not so long ago that enabled us to win: trust. We did all the pressure sensor crossings with me doing the split timings, all except one, which we did with Dany's, which I was sure was better than mine. After that, we won by the smallest of differences. But it was that timing of his that won it for us.

The car factor, that beautiful, high-prestige 1933 Alfa Romeo 6C 1500: what sort of condition was it in, what sort of response / sensations did it give during the race, what problems did you have to overcome, what were its strong points?

A splendid car, a joy to drive, with a unique and fascinating history. It was perfect this year, no problems, for which we must thank Maurizio and Mattia Colpani (of Colpani Motori) and especially Dany Rios and Julian Lepphaile who provided assistance during the race, and the owner of the car of course, Mark Gessler, with his exceptional Scuderia Sports, who created just the right climate for targeting this victory. The car was the last one to be driven by the great Luciano Viaro. Luciano was our friend and mentor, and together with Mark he created Scuderia Sports. So there were two sensations: one arising from its history, the fact that Anna Maria Peduzzi won the 1934 Mille Miglia in her category in it, and the other because it's the car the great Viaro would have enjoyed driving to victory.

Some months on from your win in May, how does it seem now? Has it affected your day-to-day lives at all? How are you preparing to defend your title in 2013?

I'm experiencing a feeling of peace in which I'm incapable of thinking about 2013 just now. I've done what I'd been longing to do for so long. As for the future... we'll have to wait and see. Luckily we're often reminded of this beautiful victory, in Italy and especially in Argentina (as well as other parts of the world).

