



A sinistra: Maggi, Mazzotti, Canestrini e Castagneto, ideatori e realizzatori della Mille Miglia (dal volume edito dalla LEA «La Mille Miglia», di Canestrini). A destra: Lurani, Brivio, Taruffi, Sanesi, Guidotti e Pintacuda al «via» da Brescia.



BRESCIA, maggio

QUELLE meravigliose macchine di quarant'anni fa eccole qui, a Brescia, rosse, bianche, rombanti, spettacolari. E ci sono anche alcuni dei più importanti «uomini automobilistici» di sempre, da Giovanni Canestrini a Renzo Castagneto, da Pintacuda a Brivio, da Giovanni Lurani a Ramponi e Guidotti; e campioni più recenti come Manuel Fangio e Piero Taruffi, e si ignora il cui nome significa molto per l'automobilismo degli anni Trenta, dalla contessa Maggi alla baronessa Avanzo, alla vedova di Tazio Nuvolari e alla signora Peduzzi.

Uomini, donne e macchine di allora si sono tutti riuniti a Brescia per una manifestazione d'eccezione: la rievocazione della «Mille Miglia», organizzata dall'Alfa Romeo per celebrare il quarantesimo anniversario della prima delle undici vittorie conquistate nella favolosa gara. La rievocazione è completa, nel senso che non soltanto si festeggiano i reduci delle 24 edizioni della corsa effettuate tra il 1927 e il 1957, ma se ne corre un'altra, di Mille Miglia, sia pure in edizione particolarissima. Suddivisa in quattro

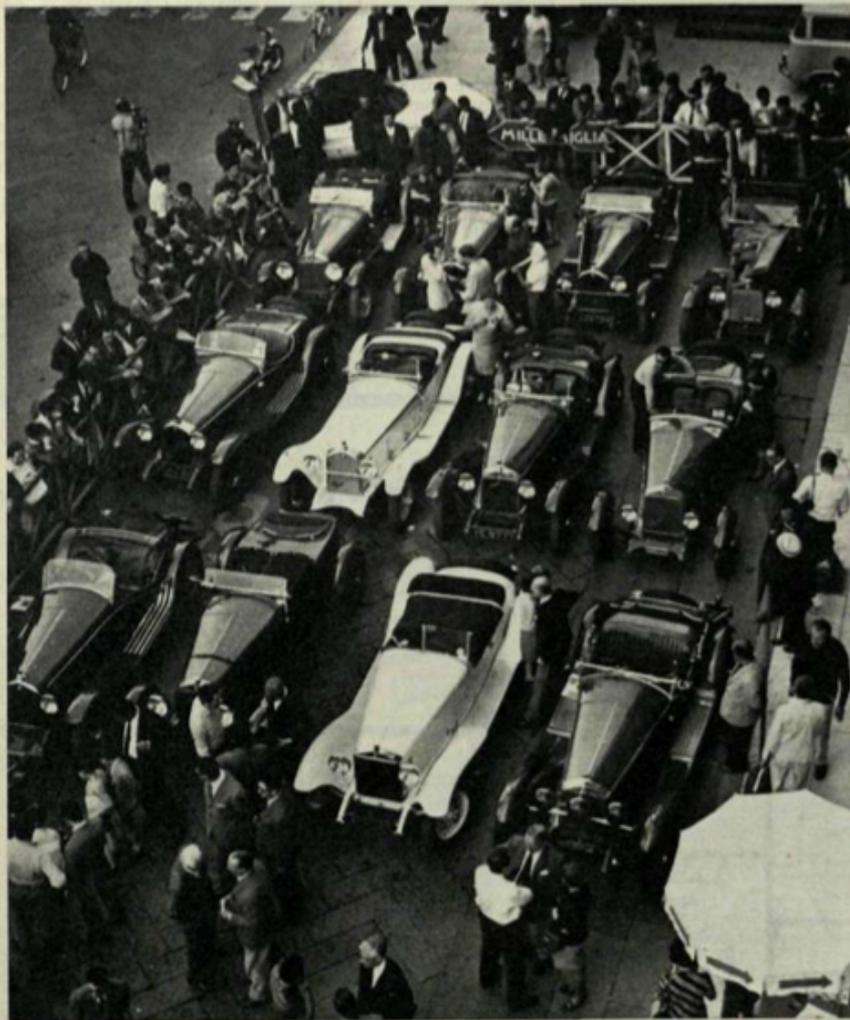
malgrado l'aspetto venerando: se si eccettua una 1500, pilotata ovviamente dal presidente del «registro italiano» Alfa Romeo, Giovanni Lurani, le altre sono tutte 1750.

Fra i piloti italiani notiamo Giulio Ramponi (due «Mille» vinte in coppia con Campari), Giovanni Battista Guidotti (una «Mille» vinta in coppia col grande Nuvolari), Moscarini, Busi e Zambonelli, Anselmi e Pozzoni, i coniugi Cupellini, Dubbini, Mancini, Vico, Storchi. Forte è anche la rappresentanza inglese, dai coniugi Slater ai Pilkington, da Scomber a Valerie Scoullier, da Finch a Morris, capitanata da una coppia di alfisti scatenati, Angela e Alan Cherret, che dedicano tutto il loro tempo libero, in patria, alla sezione Alfa Romeo del *Vintage Sports Car Club*.

Questi inglesi sono forti. Sono peggio dei bresciani, in quanto a passione per la Mille Miglia: a parte il fatto che la rivorrebbero a tutti i costi, sanno tutto, ma tutto, su di «lei». Per metterli alla prova, con il testo storico della corsa fra le mani (il libro scritto da Canestrini che fu uno dei creatori della gara) tentiamo di metterli in imbarazzo con

RIVIVE SULLE STRADE D'ITALIA LA FATIDICA CORSA

I MILLE RICORDI DELLA MILLE MIGLIA



di ANNA BONTEMPI

giorni con altrettanti pernottamenti e festeggiamenti a Brescia, Firenze, Roma e Bologna, è una «Mille» di tutto comodo, come certo non era la faticosissima gara. Però una caratteristica si è mantenuta intatta da allora: è l'entusiasmo incrollabile che i partecipanti si portano appresso per mezza Italia comunicandolo agli appassionati dell'automobilismo, sparsi gioiosamente per l'intero percorso.

L'appuntamento per tutti è in piazza della Vittoria, dove avvengono il rifornimento e la punzonatura delle macchine fra l'impazzire dei fotografi, delle telecamere, dei discorsi rievocativi, dei ricordi personali dei pezzi grossi della Mille Miglia. Applausi a non finire dei tifosissimi bresciani, che ancora non si danno pace per l'abolizione della «corsa più bella del mondo».

Le macchine partecipanti sono venti Alfa Romeo in perfetta tenuta ed efficienza di gara,

domande insidiosissime, quali la media tenuta da Varzi nel '32 o i vattelapesca cilindri con cui si corse nel '38. Niente da fare: conoscono a memoria anche il Canestrini!

I discorsi proseguono nel palazzo municipale in piazza della Loggia; il sindaco di Brescia, prof. Ciro Boni, offre un rinfresco e premia i vincitori del campionato bresciano; fra i molti premiati un veterano MM, Rocco Lanzini, ricorda che quando correva si rendeva conto dei punti più pericolosi perché erano quelli più affollati dai veri sportivi che, come si sa, si divertono solo laddove il campione sfida la morte. La baronessa Avanzo invece è disperata perché, lei che ha corso una MM a velocità pazzo, è costretta oggi ad andare piano, la qual cosa, ammettiamo, è di una noia esasperante. Guidotti parla di Varzi, Ramponi dei cilindri ai quali, pare, si devono le sue vittorie; ma non ci abbiamo



A sinistra: la baronessa Avanzo e Guidotti. A destra: il presidente dell'Alfa Romeo Luraghi insieme con Fangio alla manifestazione rievocativa di Brescia. Si notano anche l'ing. Di Nola e il pioniere Corraggia Medici.



Da Brescia a Brescia * I ricordi di Fangio, Taruffi, Canestrini, Guidotti, Castagneto e tanti altri * Le signore Maggi, Avanzo, Nuvolari e Peduzzi * 6.000 litri di benzina per seimila chilometri su una Isotta Fraschini * Le undici vittorie dell'Alfa Romeo * Passaggi trionfali a Firenze e Bologna

A sinistra nella foto grande: le gloriose Alfa Romeo pronte a far rivivere la Mille Miglia. Qui a destra: gli inglesi Angela e Alan Cherret « affisti scatenati », in partenza da Brescia



capito molto, né d'altra parte abbiamo osato chiedere spiegazioni perché come si fa a questi universitari del volante chiedere cose così elementari? E se si offendono?

Non si offende invece Canestrini, il quale sa bene come a noi donne sia meglio raccontare episodi più divertenti e comprensibili. Così ci pare di vederlo inviato speciale di tutte le edizioni della corsa della quale lui, con Aymo Maggi, Franco Mazzotti e Renzo Castagneto, fu uno dei quattro moschettieri. Certo ha ragione di sentirsi fiero di essere stato fra gli ideatori, promotori e organizzatori di quella che era la più bella e famosa corsa d'Italia (qui tutti dicono del mondo). Una corsa nata all'insegna dello sport, del turismo, della tecnica e delle strade, elementi questi che dalla Mille Miglia ebbero impulsi giganteschi. Se ci fosse una Bibbia dell'automobile, si potrebbe leggere che prima

della Mille Miglia c'era il caos (collasso delle industrie automobilistiche, poco turismo, strade fatte di polvere) e che dopo venne l'ordine, con l'asfalto, le autostrade, la motorizzazione e il turismo di massa.

Come scriveva i suoi pezzi Canestrini sulla *Gazzetta dello Sport*? Soprattutto con la fantasia, ci dice (facile però per lui che già sapeva tutto anche perché aveva preso parte a due edizioni) e con la regola base di trascorrere con i corridori la notte precedente e la notte successiva alla corsa; per il resto bastavano i comunicati e qualche contatto telefonico. Il risultato è che le sue cronache avevano il sapore dell'autenticità, erano calde e vissute. Pochi sanno un particolare curioso: Canestrini fu il direttore di gara del primo rally del cinema, con *vamps* famose che gli chiedevano autografi e suggerimenti e divette che prima parlavano di centesimi di secondo e poi

gli dicevano: « Scusi, ingegnere, cosa sono quei taglietti fra le ore sul suo cronometro? ».

L'atmosfera rievocativa continua.

Dei duecento « pionieri » presenti ognuno dice la sua. Spostandosi da un crocchio all'altro, è facile cogliere i mille ricordi dei veterani. Renzo Castagneto, felice di ritrovarsi con i vecchi amici di quella epoca d'oro, ricorda quanto l'AC bresciano (rappresentato dal presidente Gnutti e dal direttore Sorrentino) ha fatto per assicurare il successo della corsa, di cui egli è sempre stato il direttore di gara.

Si parla di una delle pioniere dell'automobile femminile, Maria Antonietta Avanzo, di quella volta in cui corse i seimila chilometri del giro d'Italia consumando 6.000 litri di benzina con la sua Isotta Fraschini. E di quell'altra, quando Varzi, che stava per vincere, perse a causa dell'errata informazione secondo cui il suo

grande rivale Nuvolari era ormai distanziato, mentre gli stava alle spalle.

E la calata dei fratelli Marzotto, la ricordate? Umberto, Vittorio, Giannino, Paolo; ragazzi in gamba, specie Giannino che vinse due « Mille ». Grazie, ma il merito era dell'elicottero paterno che gli localizzava gli avversari dall'alto! Insomma, fra aneddoti veri e falsi, eccoci con Fangio a parlare della sua carriera. Il simpatico corridore argentino non ricorda quante volte ha vinto (« dovrei leggere qualche libro scritto su di me, ma non ho tempo »), ricorda però benissimo la prima delle sue sei Mille Miglia: « Arrivo a Brescia per la corsa all'ultimo minuto, è la prima volta che vengo in Italia e non conosco nemmeno un metro di strada. Beh, parto e mi perdo subito nella notte. Per fortuna, credo su qualche picco dell'Appennino, vedo un'Alfa che mi precede. Insomma, non la

ho più mollata e così sono tornato a Brescia! ».

Se Fangio non ha mai vinto una MM (pur qualificandosi sempre fra i primi), Taruffi sì, nel '57, e lo ricorda sempre con piacere. Si è fatta mezzanotte, ormai, e un diluvio universale inonda la città. « Tutto in regola — dice Taruffi entusiasta come sempre — una MM che si rispetti si deve correre sotto la pioggia ». E' l'ora infatti in cui partivano le vere « Mille ». Ma questa è un'edizione speciale e così la partenza avviene la mattina dopo, alle nove.

Per l'occasione fa capolino una specie di raggio di sole. Sulla pedana faticosa, nel viale Rebuffone, Renzo Castagneto (con Fangio, Taruffi, il presidente dell'Alfa Romeo Giuseppe Luraghi e i direttori di corsa Marchetti e Bernasconi) abbassa la bandiera di partenza: le macchine del passato si avviano baldanzose e scoppiettanti verso le strade della loro giovinezza.