

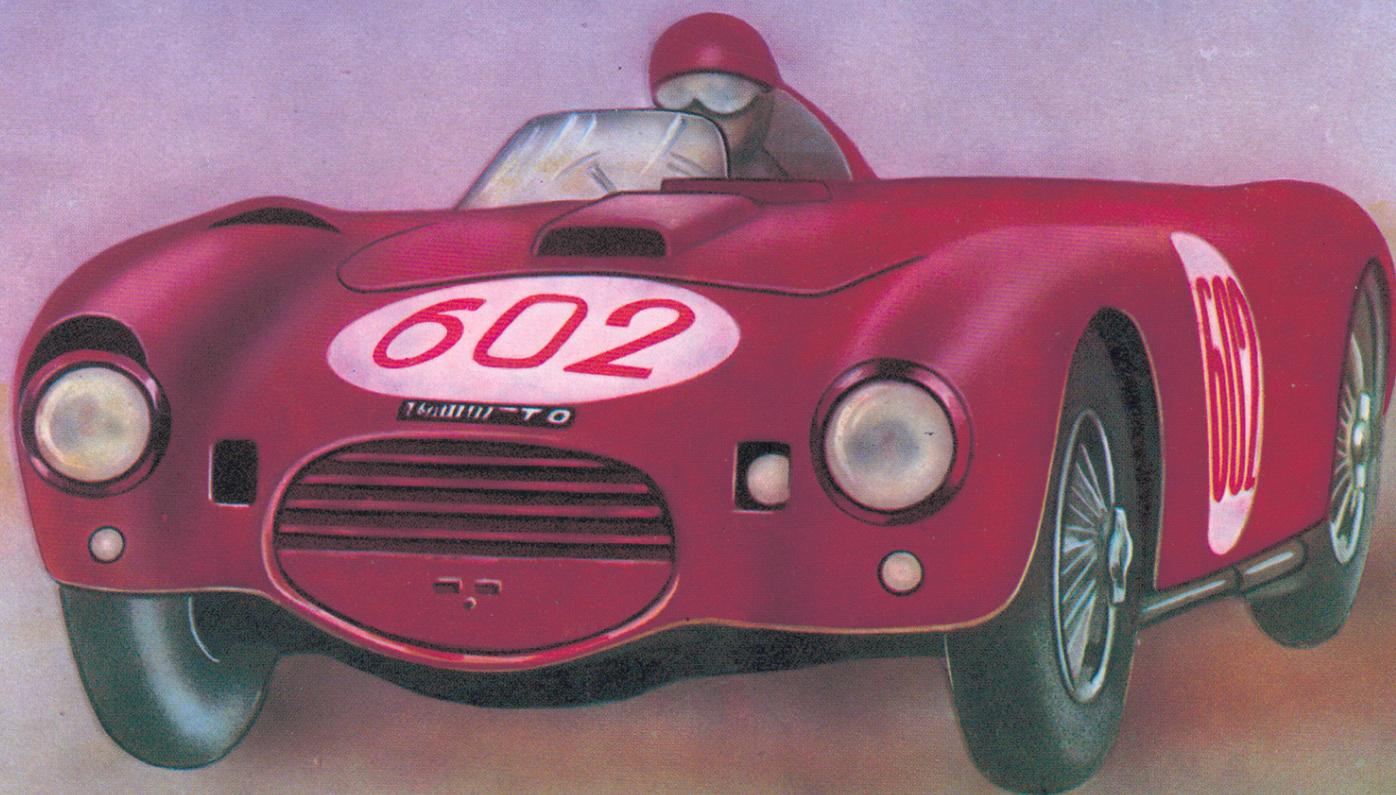


**AUTOMOBILE CLUB BRESCIA**

# **XXII MILLE MIGLIA**

***COPPA FRANCO MAZZOTTI***

**BRESCIA 30 APRILE - 1 MAGGIO 1955**



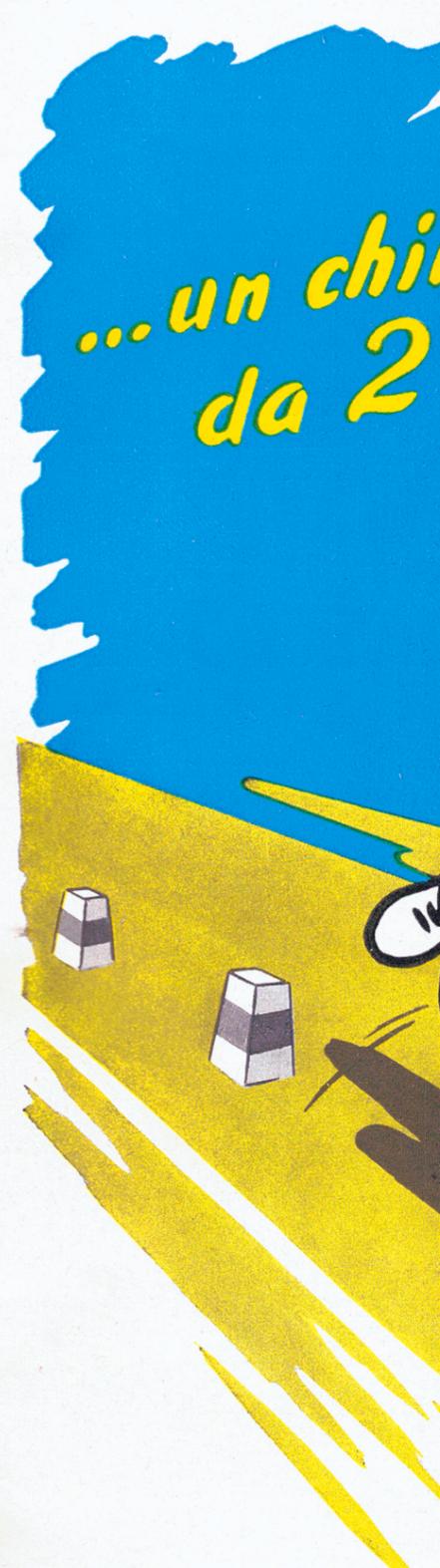
motore posteriore velocità oltre 95 km. ora



LA PICCOLA VETTURA  
4 POSTI

**FIAT**  
**600**

4 ruote indipendenti



...un chi  
da 2

pneumat

**MIC**

VEETTURA  
4 POSTI



*...un chilometrotraggio  
da 2 a 3 volte superiore!*



*pneumatici*

**MICHELIN**

“X”

al vincitore della  
**XXII MILLE MIGLIA**

*l'ennesimo, ambitissimo*

*trofeo*

**ROLEX**

*"il principe degli orologi"*



*in argento e oro, eseguito*

*da*

**MANLIO SCHREIBER**

*gioielli*

**BRESCIA**

PORTICI ZANARDELLI 17  
Telefoni 4391 4390

**MILANO**

GALLERIA MANZONI  
Via Manzoni 40  
Telefono 791.570



LA PIU' FORTE PRODUZIONE MONDIALE  
DI CRONOMETRI

**UFFICIALMENTE CONTROLLATI**

Direttore generale: H. WILSDORF

In vendita in esclusiva presso i seguenti  
concessionari:

**MILANO**

Ronchi Renato - Via Gonzaga, 5 (Piazza Diaz)  
Verga Romolo - Piazza del Duomo, 19  
Ditta Giudici - Largo S. Margherita  
Calderoni S. A. - Via Montenapoleone, 8  
Orologeria Luigi Verga - Via Mazzini già Via Carlo Alberto  
Pisa Osvaldo - Via P. Verri, 9 (Angolo Montenapoleone)  
Orologeria Pisa - Corso Venezia, 5 (S. Babila)

**ROMA**

Bandiera & Bedetti - Via del Teatro Marcello, 26  
Cravanzola Succ. Gardino - Via del Corso, 341  
Ditta Pelloni - Via del Corso, 140  
G. Monetti - Via delle Convertite, 15

Alessandria - Maccarini-Menghi - Piazzetta Lega Lombarda, 2  
Bari - Calderoni S. A. - Via Veneto, 36  
Benevento - Cangiano Aldo - Corso Garibaldi, 175  
Bergamo - G. Curnis - Via Monte Grappa, 7 (Portici Sentierone)

Biella - F. Albonico - Via Italia, 11  
Bologna - F. Veronesi & Figli - Piazza Maggiore, 4  
Bolzano - G. Poernbacher - Portici, 51

**Brescia - M. Schreiber - Corso Zanardelli, 17**

Busto Arsizio - G. Mazzucchelli - Piazza San Giovanni, 1  
Cagliari - Casa del Gioiello - Corso Vittorio Emanuele, 63  
Catania - G. Avolio & Figlio - Via Etnea, 15  
Chianciano - G. Torrini & Figli - Gioielleria-Orologeria  
Codogno - Ditta Podini - Piazza XX Settembre  
Como - M. dell'Oca - Corso Vitt. Emanuele  
Cortina d'Ampezzo - Punzo Vincenzo - Corso Italia, 8  
Cremona - Brugnelli Ottorino - Via G. Verdi, 6  
Firenze - Orologeria Svizzera - Piazza S. Giovanni, 3  
Foggia - Dante Ponzio - Via Lanza, 4  
Gallarate - Alfredo Ganosa - Gioielleria  
Genova - Luigi Codevilla - Via Orefici, 55  
Genova - Jost - Piazza Corvetto  
Genova - F. Chiappe - Piazza Dante, 9/4  
Genova - Montres & Bijoux S. A. - Piazza De Ferrari, 3 r  
Genova - Pavese Cristoforo - Via Roma, 24 r  
Grosseto - Orologeria Menci - Corso G. Carducci, 79  
Intra - Egidio Clivio - Via S. Vittore, 33  
La Spezia - Giorgini Ilario - Piazza Mentana, 20 r  
Livorno - Caracciolo - Corso Amedeo, 16  
Lucca - F.lli Chiocchetti - Via Fillungo, 20  
Messina - F.lli La Motta - Viale S. Martino, 188  
Modena - F.lli Blondi - Via Emilia, 90  
Monfalcone - A. Cernigoi - Via Friuli, 62  
Montecatini Terme - V. Punzo - Portici, 4 A  
Monza - Zaccaria Viganoni - Via Italia, 16  
Mortara - Carlo Baiardi - Corso Garibaldi, 1  
Napoli - G. Monetti - Via S. Brigida, 60 A  
Novara - Luigi Baiardi - Via Gramsci, 14  
Padova - Ermanno Bergamo & Ci. - Via Cavour, 3  
Padova - Gioielleria Smeraldo - Piazza Frutta, 8  
Palermo - A. Matragna - Via Maqueda, 274  
Parma - S. Verdoni - Corso Repubblica, 4  
Perugia - A. Biagini - Via G. Calderni, 18-20  
Piacenza - E. Della Lucia - Corso Vitt. Emanuele, 51  
Prato - Ditta Gironi-Meoni Dino - Via Rica-oli, 5 R  
Ragusa - G. Schinina-Calabrò - Via Roma, 129  
Rapallo - Nando Maddalozzo - Via Cairoli, 2  
Reggio Calabria - T. Versace - Viale Garibaldi  
Riccione - G. Tamburini - Viale M. Ceccarini, 19  
Rimini - E. Tamburini - Piazza Tre Martiri, 70  
Salerno - Antonio Galdi - Corso Vitt. Emanuele, 111  
San Remo - M. Abate - Corso Imperatrice, 1  
Savona - A. Dupanloup - Piazza Mameli, 4  
Sestriere - A. Buzzacchi - Gioielliere  
Taurianova - T. Versace - Gioielliere  
Torino - V. Astrua - Via Roma, 6  
Trento - Luigi Tapparelli - Via Oriola, 51  
Trieste - L. Janesich - Capo di Piazza, 1  
Trieste - G. Dobner - Via Dante, 7  
Udine - I. Ronzoni - Via Mercatovecchio, 10  
Udine - Santi di I. Ronzoni - Via del Monte, 6  
Venezia - G. Salvadori - Mercerie S. Salvatore, 5022  
Venezia - L. Benvenuti - San Marco, 262  
Venezia - Mis-laglia - Piazza San Marco  
Vercelli - Enrico Natti - Corso Libertà, 14  
Verona - A. Cane-trari - Via Cappello, 35 (Via Mazzini)  
Vigevano - Ermanno Gian Rossi - Via del Popolo, 28  
Mogadiscio (Somalia) - Lugli & Zini - Orologeria - Via Tommaso Duca di Genova

In copertina:

*Alberto Ascari  
vincitore  
della XXI Mille Miglia  
fotocolori di Novafoto*

*L'ordine di partenza  
della XXI Mille Miglia  
e i passaggi dai controlli*

*Le classifiche  
delle ventuna edizioni*

*Breve storia dal '27 al '54*

*I piloti che hanno  
partecipato  
alle ventun dispute*



LA PIÙ FORTE PRODUZIONE MONDIALE  
DI CRONOMETRI  
SPECIALMENTE CONTROLLATI  
Direttore generale: H. WILSDORF

Disponibile in esclusiva presso i seguenti  
concessionari:

...to - Via Gonzaga, 5 (Piazza Diaz)  
...lo - Piazza del Duomo, 19  
...i - Largo S. Margherita, 8  
...A. - Via Montenapoleone, 8  
...Luigi Verga - Via Mazzini già Via Carlo Alberto  
...o - Via P. Verri, 9 (Angolo Montenapoleone)  
...isa - Corso Venezia, 5 (S. Babila)

...Bedetti - Via del Teatro Marcello, 26  
...Succ. Gardino - Via del Corso, 341  
...i - Via del Corso, 140  
...Via delle Convertite, 15

...Maccarini-Menzi - Piazzetta Lega Lombarda, 2  
...eroni S. A. - Via Veneto, 36  
...Cangiano Aldo - Corso Garibaldi, 175  
...G. Curnis - Via Monte Grappa, 7 (Portici Sentie-

Albonico - Via Italia, 11  
...Veronesi & Figli - Piazza Maggiore, 4  
...Poernbacher - Portici, 51  
**M. Schreiber - Corso Zanardelli, 17**

...G. Mazzucchelli - Piazza San Giovanni, 1  
...Casa del Gioiello - Corso Vittorio Emanuele, 63  
...Avolio & Figlio - Via Etna, 15  
...G. Torrini & Figli - Gioielleria-Orologeria

Ditta Podini - Piazza XX Settembre  
...dell'Oca - Corso Vitt. Emanuele  
...Impezzo - Punzo Vincenzo - Corso Italia, 8  
...Brugnelli Ottorino - Via G. Verdi, 6  
...Orologeria Svizzera - Piazza S. Giovanni, 3

...ante Ponzio - Via Lanza, 4  
...Alfredo Ganosa - Gioielleria  
...Luigi Codevilla - Via Orefici, 55  
...ost - Piazza Corvetto

...Chiappe - Piazza Dante, 9/4  
...Montres & Bijoux S. A. - Piazza De Ferrari, 3 r  
...Pavesi Cristoforo - Via Roma, 24 r  
...Orologeria Menci - Corso G. Carducci, 79

...dio Clivio - Via S. Vittore, 33  
...Giorgini Ilario - Piazza Mentana, 20 r  
...Caracciolo - Corso Amedeo, 16  
...lli Chiocchetti - Via Fillungo, 20

...F.lli La Motta - Viale S. Martino, 188  
...F.lli Blondi - Via Emilia, 90  
...A. Cernigoi - Via Friuli, 62  
...Terme - V. Punzo - Portici, 4 A

...Laccaria Viganoni - Via Italia, 16  
...Carlo Baiardi - Corso Garibaldi, 1  
...Monetti - Via S. Brigida, 60 A  
...Luigi Baiardi - Via Gramsci, 14

...Ermanno Bergamo & Ci. - Via Cavour, 3  
...Gioielleria Smeraldo - Piazza Frutta, 8  
...A. Matragna - Via Maqueda, 274  
...Verdoni - Corso Repubblica, 4

...A. Biagini - Via C. Calderni, 18-20  
...E. Della Lucia - Corso Vitt. Emanuele, 51  
...tta Gironi-Meoni Dino - Via Rica-oli, 5 R  
...Schinina-Calabrò - Via Roma, 129

...Nando Maddalozzo - Via Cairoli, 2  
...abria - T. Versace - Viale Caribaldi  
...G. Tamburini - Viale M. Ceccarin, 19  
...E. Tamburini - Piazza Tre Martiri, 70

...Antonio Galdi - Corso Vitt. Emanuele, 111  
...M. Abate - Corso Imperatrice, 1  
...A. Dupanloup - Piazza Mameli, 4  
...A. Buzzacchi - Gioielliere

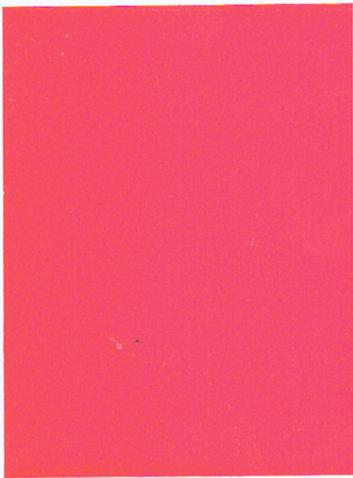
...T. Versace - Gioielliere  
...Astrua - Via Roma, 6  
...Luigi Tapparelli - Via Oriola, 51  
...Janesch - Capo di Piazza, 1

...Dobner - Via Dante, 7  
...Ronzoni - Via Mercatovecchio, 10  
...nti di I. Ronzoni - Via del Monte, 6  
...G. Salvadori - Mercerie S. Salvatore, 5022

...L. Benvenuti - San Marco, 262  
...Missaglia - Piazza San Marco  
...Enrico Natti - Corso Libertà, 14  
...A. Canestrari - Via Cappello, 35 (Via Mazzini)

...Ermanno Gian Rossi - Via del Popolo, 28  
...Somalia - Lugli & Zini - Orologeria - Via Tom-  
...Duca di Genova

Questo "numero unico" edito dalla Commissione sportiva dell'Automobile Club di Brescia è stato compilato da Giovanni Canestrini ed Elio Sangiorgi su progetti grafici di Cino Salodini



**In copertina:**

*Alberto Ascari  
vincitore  
della XXI Mille Miglia  
fotocolori di Novafoto*

*L'ordine di partenza  
della XXI Mille Miglia  
e i passaggi dai controlli*

*Le classifiche  
delle ventuna edizioni*

*Breve storia dal '27 al '54*

*I piloti che hanno  
partecipato  
alle ventun dispute*

*A Franco Mazzotti*

- Charles Faroux *Enthousiasme, valeur, beauté!*
- Giovanni Canestrini *La Mille Miglia in due grafici*
- Emilio De Martino *Gioia e tristezza del ritorno*
- Dario Zanasi *Guida sentimentale attorno al cuore d'Italia*
- Ruggero T. Zanetti *La novità del '55*
- Mario Ciriachi *Il problema delle corse su strada*
- Piero Casucci *Insegnamenti della Mille Miglia*
- Carlo Biscaretti *La Mille Miglia sotto inchiesta*
- Augusto Mignani *La Mille Miglia, un uomo e un viale*
- Manuel Vigliani *Vista dal parabrezza*
- Marco Tagliabue *I grandi equipaggi della Mille Miglia*
- Giannetto Valzelli *Caleidoscopio della Mille Miglia*
- Sandro Furlan *Mille Miglia in cinemascopo*
- Danilo Tamagnini *Lettera di primavera*
- Die Nalli *Un poker d'assi e una grande speranza*
- Luciano Mainardi *Il Gran Premio Tazio Nuvolari*
- Importanza dell'indice di prestazione*
- Elio Sangiorgi *Il racconto della "ventunesima"*
- M. V. *Premiati i vincitori della più entusiasmante corsa*

Disegni di Lorenzo Favero Paolo Cassa

Fotografie di Allegri Locchi Novafoto Orioli Strada Del Papa  
Calzolari Firenze Falva

Zinchi di Zincografica Bresciana di Pelizzari & Astolfi Zincografia Bresciana

La stampa è stata eseguita nella tipografia della casa editrice F. Apollonio & C.

# BIRRA WÜHRER

*Qualità!*



*I vincitori*

1927	Minoia-Morandi	O.
1928	Campari-Ramponi	Al
1929	Campari-Ramponi	Al
1930	Nuvolari-Guidotti	Al
1931	Caracciola-Sebastian	M
1932	Borzacchini-Bignami	Al
1933	Nuvolari-Compagnoni	Al
1934	Varzi-Bignami	Al
1935	Pintacuda-Della Stufa	Al
1936	Brivio-Ongaro	Al
1937	Pintacuda-Mambelli	Al
1938	Biondetti-Stefani	Al
1940	Hanstein-Baumer	B.
1947	Romano-Biondetti	Al
1948	Biondetti-Navone	Fe
1949	Biondetti-Salani	Fe
1950	Marzotto-Crosara	Fe
1951	Villoresi-Cassani	Fe
1952	Bracco-Rolfo	Fe
1953	Marzotto-Crosara	Fe
1954	Ascari	La



*consiglio direttivo automobile club brescia*

*gli ufficiali della ventiduesima mille miglia*



PRESIDENTE  
Francesco Wührer

VICE PRESIDENTI  
Giulio Binda  
Gianni Ferrari

CONSIGLIERI  
Nicola Barbati  
Roberto Bertolotti  
Umberto Gnutti  
Aymo Maggi  
Angelo Maifredi  
Agostino Marzoli  
Giorgio Nodari  
Giuseppe Tassara

REVISORI DEI CONTI  
Nino La Rosa  
Dante Cantoni  
Edoardo Strazza

DIRETTORE  
Renzo Castagneto

COMMISSARIO GENERALE  
Francesco Wührer

COMMISSARI SPORTIVI  
Giulio Binda  
Giovanni Canestrini  
Aymo Maggi

DIRETTORE DI CORSA  
Renzo Castagneto

VICE DIRETTORE DI CORSA  
Angelo Maifredi

DELEGATI DELLA CSAI  
Francesco Siciliani  
Giuseppe Bariona  
Sandro Sirlori

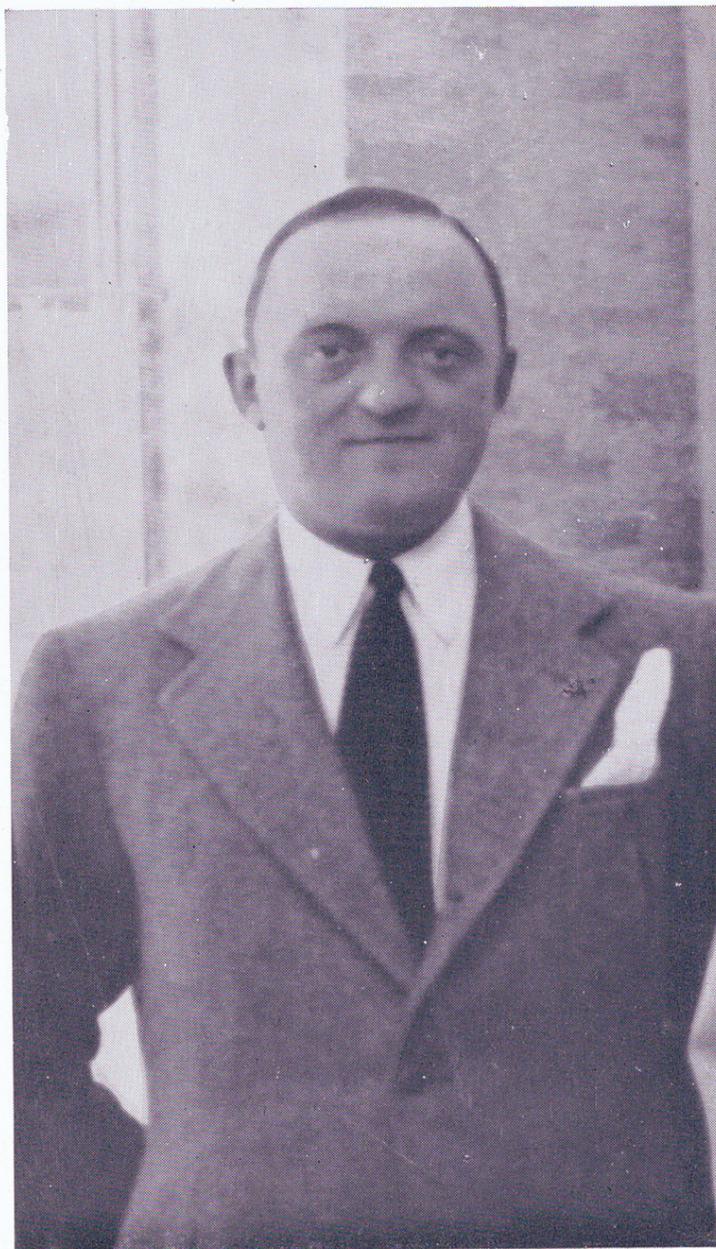
COMMISSARI DI CORSA  
Nicola Barbati  
Roberto Bertolotti  
Enzo Calarese  
Giannino Cavalleri  
Leo De Luca  
Geo Ferrari  
Umberto Gnutti  
Agostino Marzoli  
Vittorio Marzotto  
Giorgio Nodari  
Edilio Raggio D'Azeglio  
Giacomo Ragnoli  
Giuseppe Tassara

COMMISSARI TECNICI  
Leopoldo Alberti  
Aldo Berardi  
Paolo Bertolotti  
Franco Dusi  
Rocco Lanzini  
Giuseppe Morandi  
Walter Moretti  
Emilio Patrizi  
Giovanni Ravaioli  
Arturo Romano  
Gino Rubagotti  
Edoardo Strazza  
Caetano Salvi  
Ugo Sartori  
Battista Uberti  
Manuel Vigliani

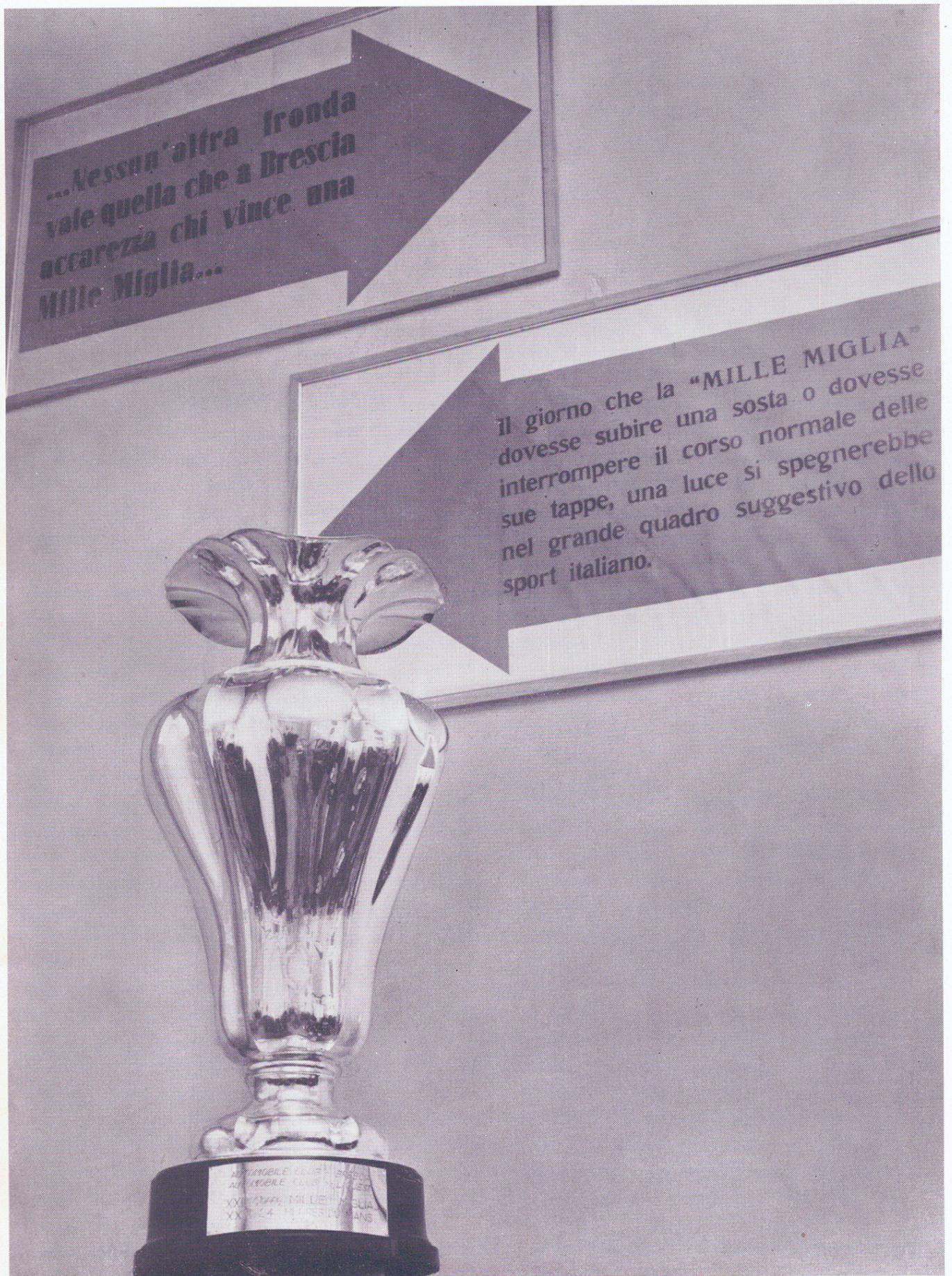
UFFICIO STAMPA  
Elio Sangiorgi

**La tua Mille Miglia, Franco,**  
**la corsa che fu cara al**  
**chiamare a se gente di p**  
**una strana, inebriante s**  
**più chiaro, più nitido, pi**  
**ogni anno, a primavera,**  
**poichè nella sua essenza**  
**l'allettante richiamo del**  
**Mille Miglia, Franco, cor**  
**arrestarne l'ansito pere**  
**e il tempo batte senza so**  
**luminosa della tua Mil**  
**divenire, perchè essa tr**

PRESIDENTE	Francesco Wührer
VICE PRESIDENTI	Giulio Binda Gianni Ferrari
CONSIGLIERI	Nicola Barbati Roberto Bertolotti Umberto Gnutti Aymo Maggi Angelo Maifredi Agostino Marzoli Giorgio Nodari Giuseppe Tassara
VISORI DEI CONTI	Nino La Rosa Dante Cantoni Edoardo Strazza
DIRETTORE	Renzo Castagneto
CAPOCASSIERO GENERALE	Francesco Wührer
CAPOCASSIERI SPORTIVI	Giulio Binda Giovanni Canestrini Aymo Maggi
DIRETTORE DI CORSA	Renzo Castagneto
CAPOCASSIERO DI CORSA	Angelo Maifredi
LEGATI DELLA CSAI	Francesco Siciliani Giuseppe Bariona Sandro Sirlori
CAPOCASSIERI DI CORSA	Nicola Barbati Roberto Bertolotti Enzo Calarese Giannino Cavalleri Leo De Luca Geo Ferrari Umberto Gnutti Agostino Marzoli Vittorio Marzotto Giorgio Nodari Edilio Raggio D'Azeglio Giacomo Ragnoli Giuseppe Tassara
CAPOCASSIERI TECNICI	Leopoldo Alberti Aldo Berardi Paolo Bertolotti Franco Dusi Rocco Lanzini Giuseppe Morandi Walter Moretti Emilio Patrizi Giovanni Ravaoli Arturo Romano Gino Rubagotti Edoardo Strazza Gaetano Salvi Ugo Sartori Battista Uberti Manuel Vigliani
UFFICIO STAMPA	Elio Sangiorgi



**La tua Mille Miglia, Franco, corre al suo ventiduesimo traguardo. È grande ormai la corsa che fu cara al tuo cuore, grande certo come tu l'hai sognata e tale da richiamare a se gente di più continenti. Essa porta col profumo della primavera una strana, inebriante sete di vita, ma forse soprattutto l'onda dei ricordi e con essi più chiaro, più nitido, più distinto di ogni altro il tuo ricordo, Franco. È così che ogni anno, a primavera, tu ritorni poichè tu stesso sei la corsa della freccia di fuoco, poichè nella sua essenza è la tua anima, quell'anima che ebbe sete di vita, che sentì l'allettante richiamo della velocità e per essa si abbandonò all'immenso. La tua Mille Miglia, Franco, corre al suo ventiduesimo traguardo, corre e non c'è chi possa arrestarne l'ansito perenne di velocità, poichè farlo vorrebbe dire fermare il tempo e il tempo batte senza sosta le vicende della vita. Noi così abbiamo raccolto la face luminosa della tua Mille Miglia ed altri dopo di noi la raccoglieranno in perenne divenire, perchè essa travalichi gli anni e si proietti nell'immensità del futuro.**



La Coppa «MILLE MIGLIA - LE MANS» unisce idealmente le due grandi manifestazioni di velocità e durata, che luminosamente campeggiano nel mondo dell'automobilismo sportivo, per i motivi tecnici e gli insegnamenti organizzativi che esprimono, annualmente rinnovandosi attraverso dispute appassionanti, sempre suggellate da significativi successi e da unanimi consensi.

# FATTORI & MONTANI s.r.l.

ufficio vendite: via Emilia 92/100 ROMA telefono 484685

servizio: BRITISH GARAGE viale Libia 31 ROMA telefono 819837

*Distributrice esclusiva per l'Italia:*



Tipo Morris Minor 803 cc. Decapotabile Berlina Belvedere  
30 HP a 4800 giri

Tipo Cowley 1200 cc. Berlina  
42 HP a 4500 giri

Tipo Oxford 1489 cc. Berlina Belvedere  
51 HP a 4200 giri



Tipo "TF" 1500 cc. Sport  
64 HP a 5000 giri

Tipo "Magnette" 1500 cc. Berlina  
61 HP a 4600 giri



Tipo 4/44 1250 cc. Berlina  
47 HP a 4800 giri

Tipo 6/80 2630 cc. Berlina  
96 HP a 4500 giri



"Pathfinder" 2443 cc. Berlina  
111 HP a 4500 giri



Furgone - giardinetta

Tipo Viking	Portata Q.li 7 o persone 7
Spazio utile metri cubi 4,30	
Tipo Matador 1000	Portata Q.li 10 o persone 7
Spazio utile metri cubi 4,60	
Tipo Matador 1400	Portata Q.li 12 o persone 8
Spazio utile metri cubi 4,60	

Commissionari: Fratelli Lombardi & Dotti L. ufficio: Via Moretto 68<sup>A</sup> Brescia Telefono 34546  
servizio: Via Milano 21/23 Brescia Telefono 3741

Altri commissionari a: MILANO TRIESTE FIRENZE ANCONA NAPOLI GENOVA PALERMO

Ent

Voici, sans conteste, avec les 1000  
biles du monde, marquée ici du s  
lui assurent un caractère unique.  
Lorsque le comte Maggi conçut l'i  
pouvait-on, seulement, imaginer  
1600 Kilomètres de routes italienn  
moyens de contrainte pouvait-on  
ceux-ci devaient traverser à toute  
ou de Florence? Enfin, sur un par  
tout il y a 20 ans, que bien peu de  
Cependant, jamais sans doute le  
point foudroyante. L'entreprise os  
passionné de la grandeur italienn  
stagneto un collaborateur énergiq  
espérée. Ne parlons pas seulement  
félicitons pas simplement toutes l  
La reconnaissance unanime, ira, t  
succès permanent des 1000 miles.  
Je pense, ainsi que tout observat  
Sa passion pour l'effort lui a perm  
que année, la révélation massive  
tirer fierté. Son amour des conce  
une compréhension des nouvelles  
sivité, a consolidé le succès des 10  
d'honneur.

Songez-y! Vingt millions d'Italien  
grands centres, c'est une foule de  
qu'à l'arrivée d'une voiture. Sur  
des Apennins, ce sont toujours de  
vient un critique averti et capable  
Il n'est point concevable qu'on pu  
chaque italien — Mais tous conse  
gularité de la bataille — Cela, on  
l'amour de l'automobile, le goût d  
norer l'effort d'une communauté.  
Longue vie aux 1000 miles! Il est  
ront permis la révélation d'un cli  
servi la grandeur italienne, et m

motore metariano  
4 ruote indipendenti

**LANI** s. r. l.

Telefono 819837

Portabile Berlina Belvedere

na

na Belvedere

t

ina

ina

ina

cubi 4,30

or 1000

cubi 4,60

or 1400

cubi 4,60

Portata Q.li 7 o persone 7

Portata Q.li 10 o persone 7

Portata Q.li 12 o persone 8

etto 68<sup>A</sup> Brescia Telefono 34546

no 21/23 Brescia Telefono 3741

POLI GENOVA PALERMO

## *Enthousiasme, valeur, beauté!*

Voici, sans conteste, avec les 1000 miles d'Italie, une des deux ou trois plus grandes compétitions automobiles du monde, marquée ici du sceau de la foi et toute baignée d'enthousiasme. Ces deux traits essentiels lui assurent un caractère unique.

Lorsque le comte Maggi conçut l'idée, sa réalisation parut constituer un défi à toutes les règles. Comment pouvait-on, seulement, imaginer de lancer plusieurs centaines de voitures de puissances très-diverses, sur 1600 Kilomètres de routes italiennes qui n'avaient pas encore atteint leur degré actuel de qualité? De quels moyens de contrainte pouvait-on disposer pour garantir la sécurité des foules comme des pilotes, alors que ceux-ci devaient traverser à toute allure des agglomérations comme celles de Bologne, de Rome, de Sienne ou de Florence? Enfin, sur un parcours tout plein de difficultés redoutables, n'était-il pas à craindre, surtout il y a 20 ans, que bien peu de concurrents réussissent à boucler la distance en moins de 24 heures.

Cependant, jamais sans doute le succès d'une nouvelle et audacieuse formule n'a accusé une réussite à ce point foudroyante. L'entreprise osée par le comte Maggi, lui même pilote de classe supérieure, et serviteur passionné de la grandeur italienne, — entreprise pour l'édification de laquelle il sut trouver en Renzo Castagneto un collaborateur énergique et avisé — cette grande entreprise, donc, a trouvé partout la réponse espérée. Ne parlons pas seulement de l'organisation matérielle et sportive, aux proportions gigantesques. Ne félicitons pas simplement toutes les autorités dont le concours est, à la fois, si précieux et si nécessaire. La reconnaissance unanime, ira, tout autant, aux constructeurs, aux pilotes dont la participation assure le succès permanent des 1000 miles.

Je pense, ainsi que tout observateur étranger, que l'hommage doit être, surtout, adressé au peuple italien. Sa passion pour l'effort lui a permis, dès le début, de comprendre la portée d'une épreuve qui permet, chaque année, la révélation massive des progrès incessants de cette industrie automobile dont il a raison de tirer fierté. Son amour des concepts de beauté et d'harmonie porte, également, le spectateur italien, vers une compréhension des nouvelles solutions. Enfin, ce peuple, qu'on accuse parfois, et injustement, d'impulsivité, a consolidé le succès des 1000 miles par une discipline, consentie librement, qui lui fait beaucoup d'honneur.

Songez-y! Vingt millions d'Italiens bordent « tout au long » les routes suivies par les concurrents. Dans les grands centres, c'est une foule dense, animée, qui déborde sur les chaussées, ne s'ouvrant spontanément qu'à l'arrivée d'une voiture. Sur les lignes droites de l'Emilie, sur les rivages de l'Adriatique, dans les cols des Apennins, ce sont toujours des milliers et des milliers de spectateurs avides, empressés, dont chacun devient un critique averti et capable.

Il n'est point concevable qu'on puisse mettre en place un service d'ordre — un agent y serait nécessaire pour chaque italien — Mais tous conservent une âme identique et veulent, farouchement assurer d'abord la régularité de la bataille — Cela, on ne l'a trouvé qu'en Italie, parce que, en Italie mieux que partout ailleurs, l'amour de l'automobile, le goût de la compétition, l'envol vers l'enthousiasme s'associaient pour mieux honorer l'effort d'une communauté.

Longue vie aux 1000 miles! Il est possible qu'un jour, plus tard, leur formule doive être modifiée. Elles auront permis la révélation d'un climat généreux, d'une ambiance intelligente; elles auront magnifiquement servi la grandeur italienne, et marqué une magnifique renaissance.

Charles Faroux

questa rivista  
è stampata da

F. APOLLONIO & C.

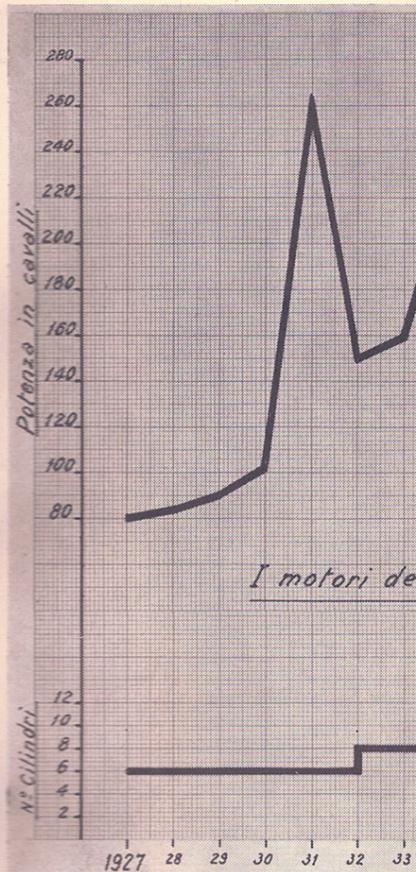
BRESCIA

PORTICI X GIORNATE N. 29 - TELEFONI: 3012 - 6639 - 1077

STABILIMENTO DI ARTI GRAFICHE ATTREZZATO CON LE  
PIÙ MODERNE MACCHINE DA STAMPA E COMPOSITRICI

- ◀ CATALOGHI
- ◀ RIVISTE
- ◀ DÉPLIANTS
- ◀ STAMPATI DI LUSSO
- ◀ E COMMERCIALI

IL MEGLIO IN TIPOGRAFIA



## Tutta la Mille

Di questa nostra Mille Miglia che sta per cominciare l'anno, da quando venne ideata, disputata, e si celebrano le gesta dei campioni, o valorosamente disputata, se ne parla molto, dando nella retorica, o ci si sofferma sui pregi e difetti, o si sofferma sui pregi ed immediati, pure importanti, a spiegarne la sua popolarità e il suo successo. Ho sempre pensato e sostenuto che, se la Mille Miglia, o motoristica in generale, o automobilistica in generale, non abbia una precisa funzione non solo sportiva, ma soprattutto in momenti come questi, le stazioni sportive automobilistiche non possono essere, non tutte, a dire il vero, giustificate, ma solo occasionalmente quando ripetono motivi di interesse, già ampiamente esaurite od adempiute. La Mille Miglia deve il suo successo a due precisi e distinti motivi: quello sportivo e quello organizzativo ed organizzati in un momento di transizione di carattere tecnico e quello di carattere sportivo — al momento giusto — di passaggio tra la macchina da serie e la macchina da competizione. A questi motivi vanno, naturalmente, aggiunti altri di carattere sportivo, propagandistico, e di carattere tecnico, sono comuni a tutte le competizioni, e di carattere tecnico di quella che possiamo chiamare la Mille Miglia — alla cui base vi è la vettura sportiva — probabile che la nostra gara avrebbe perduto il suo in-

rivista

ata da

IO & C.

CIA

12 - 6639 - 1077

ZZATO CON LE

E COMPOSITRICI

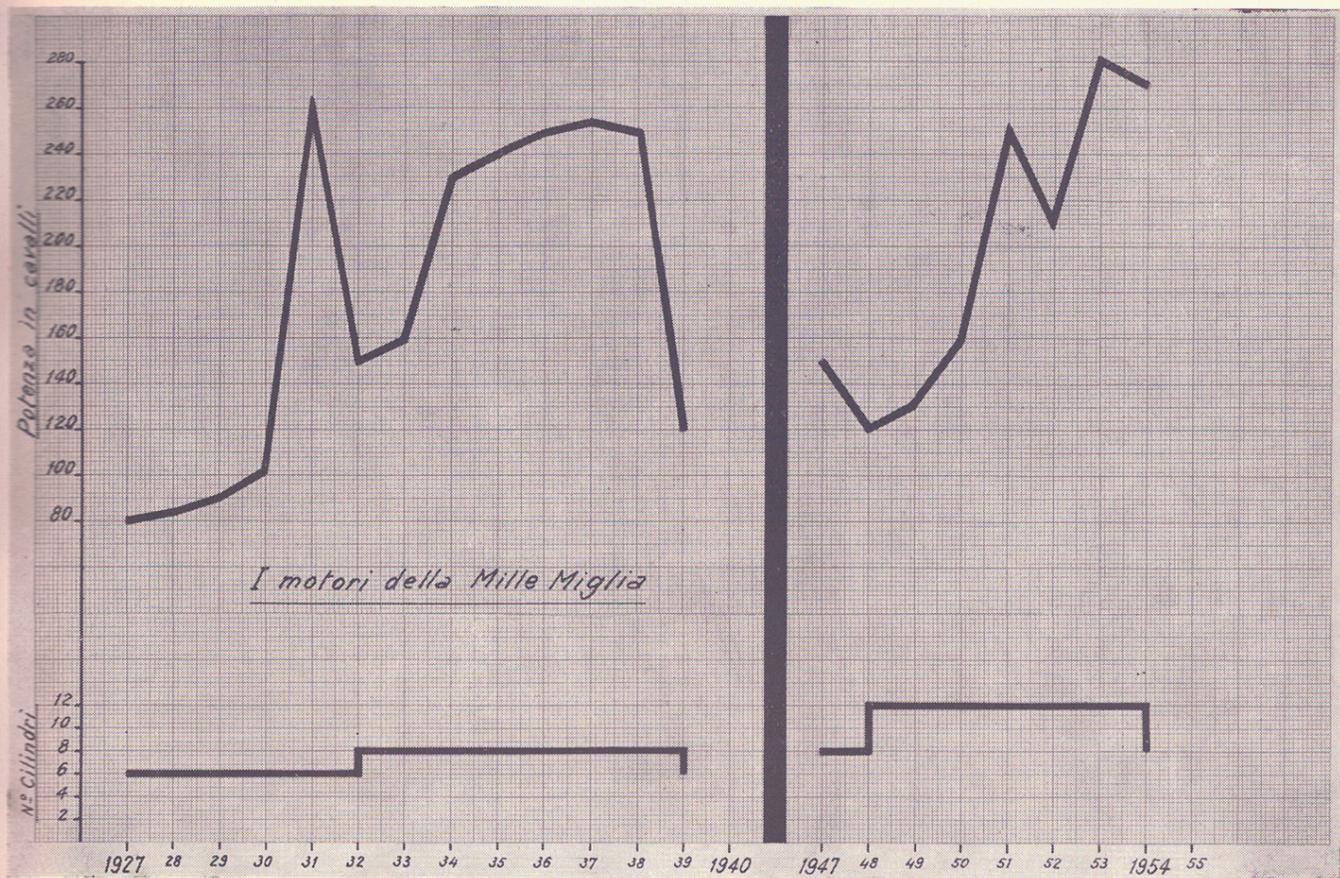
OGHI

NTS

ATI DI LUSO

IMERCIALI

OGRAFIA



## Tutta la Mille Miglia in due grafici

Di questa nostra Mille Miglia che sta per toccare i trent'anni, da quando venne ideata, di solito si considerano e si celebrano le gesta dei campioni che l'hanno vinta o valorosamente disputata, se ne vede cioè solamente il lato puramente sportivo ed eroico, qualche volta debordando nella retorica, o ci si sofferma sugli aspetti esteriori ed immediati, pure importanti, ma non sufficienti a spiegarne la sua popolarità e il suo fascino.

Ho sempre pensato e sostenuto che, nel campo automobilistico, o motoristico in generale, una competizione che non abbia una precisa funzione non ha ragione di essere, soprattutto in momenti come questi, nei quali di manifestazioni sportive automobilistiche ne abbiamo a josa e non tutte, a dire il vero, giustificate o giustificabili, specialmente quando ripetono motivi e funzioni che sono già ampiamente esaurite od adempiuti da altre gare.

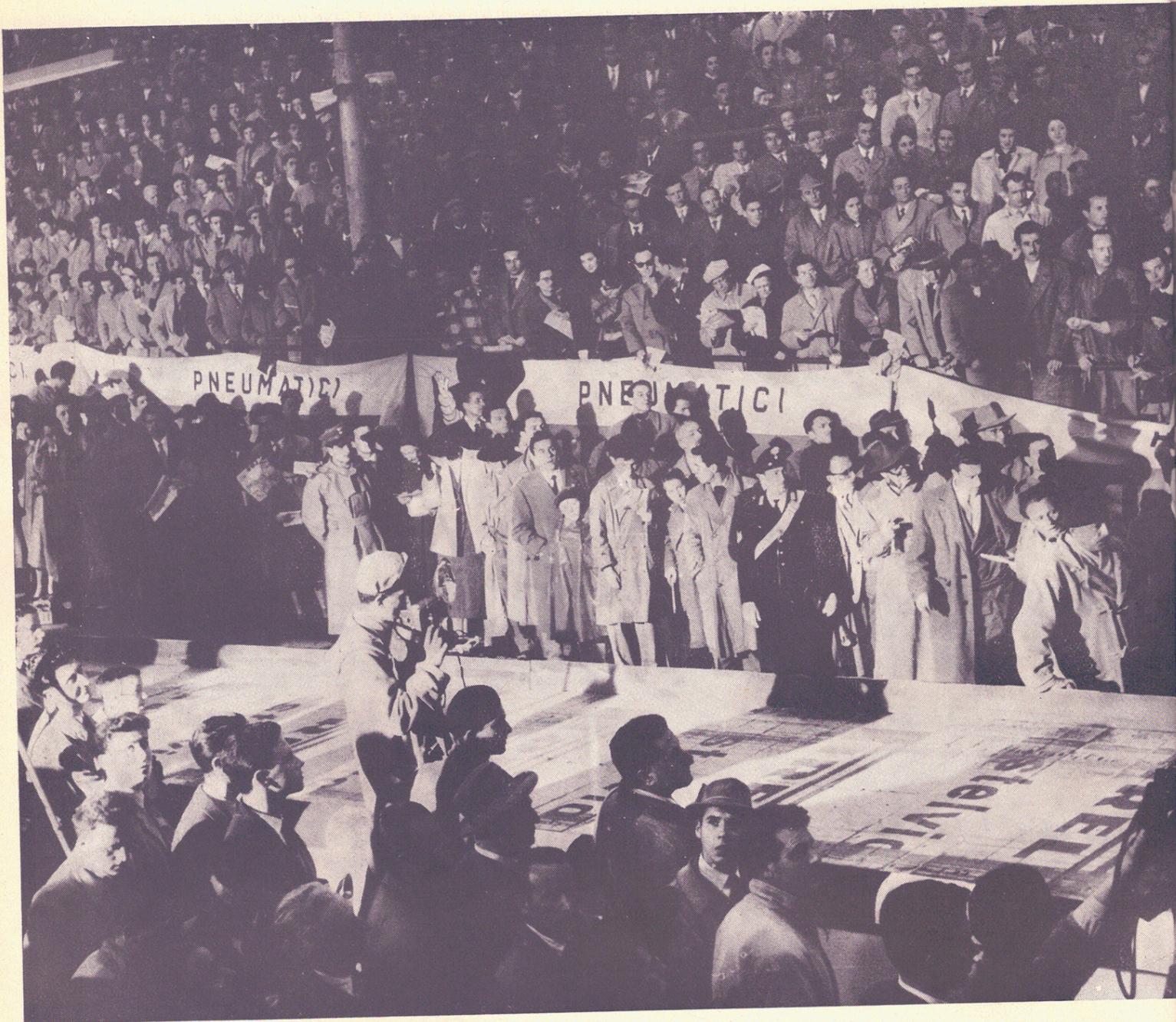
La Mille Miglia deve il suo successo e la sua continuità a due precisi e distinti motivi: quello di essere stata ideata ed organizzata in un momento di crisi delle competizioni di carattere tecnico e quello di avere adottato una formula che — al momento giusto — ha costituito il ponte di passaggio tra la macchina da corsa e la vettura di serie. A questi motivi vanno, naturalmente aggiunti quelli di carattere sportivo, propagandistico, spettacolare che sono comuni a tutte le competizioni. Ma senza i presupposti tecnici di quella che possiamo chiamare la formula della Mille Miglia — alla cui base stanno il percorso stradale e la vettura sport — probabilmente anche questa nostra gara avrebbe perduto il suo interesse.

Questo suo carattere e questa sua funzione giustificano la lentezza con la quale essa è divenuta popolare anche all'estero ed ha richiamato concorrenti stranieri. Oggi nessuno più misconosce la funzione essenzialmente tecnica di questa nostra competizione, abbia o non abbia interessi diretti sul nostro mercato; la funzione tecnica ha finito per sovrapporsi alla funzione commerciale o propagandistica.

Quando affermiamo che tutta la produzione italiana e, certo in parte, anche la produzione europea hanno beneficiato degli insegnamenti della Mille Miglia non facciamo che attenerci ai fatti. Potremmo dire che basterebbe interpretare il grafico che riporta e consacra i risultati delle 21 edizioni di questa gara per farne la sua storia e per rilevarne la sua portata nel campo della produzione automobilistica.

*In quale atmosfera nacque*

La data della sua nascita è importante. La Mille Miglia nacque infatti quando l'industria europea, avvertito il pericolo americano, cominciò a reagire, trasformando i suoi impianti ed i suoi sistemi di lavorazione. Fu anche questa una delle ragioni che indussero le più importanti case costruttrici ad abbandonare le corse di velocità a formula internazionale per dedicarsi a fondo alla produ-



Uno spettacolo indimenticabile è la partenza della Mille Miglia. Sulla pedana le macchine, le autorità, gli orologi, i cronometristi: tutti attorno nugoli di fotografi e una fo

zione in serie e per prepararsi a sostenere l'urto dell'industria americana.

Di qui l'inizio della crisi dei grandi premi. Ma contemporaneamente si era profilata, dopo la prima grande guerra, la crisi economica mondiale e la battaglia che fino ad allora sembrava limitata in campo commerciale sul terreno della qualità e della bontà del prodotto, si trasferì sul terreno del protezionismo doganale, diretto in un primo tempo contro la temuta invasione dei prodotti americani.

Fu questa reazione che rapidamente portò, verso il 1932-33 ad una situazione dei mercati che non era molto diversa dalla attuale, se non peggiore, e che determinò gli orientamenti tecnici della produzione europea, nettamente contrastanti con gli orientamenti americani. Mentre oltre Oceano s'erano abbandonati i 4 cilindri anche per le vetture economiche e si passava dal sei all'otto cilindri di grossa cilindrata e di sovrabbondante potenza e capienza, fino al 1925 in Europa l'industria sembrava incerta sulle tendenze da seguire pure dimostrando, anche per le esigenze economiche della clientela e per le formule fiscali in vigore, di prediligere i motori di cilindrata li-

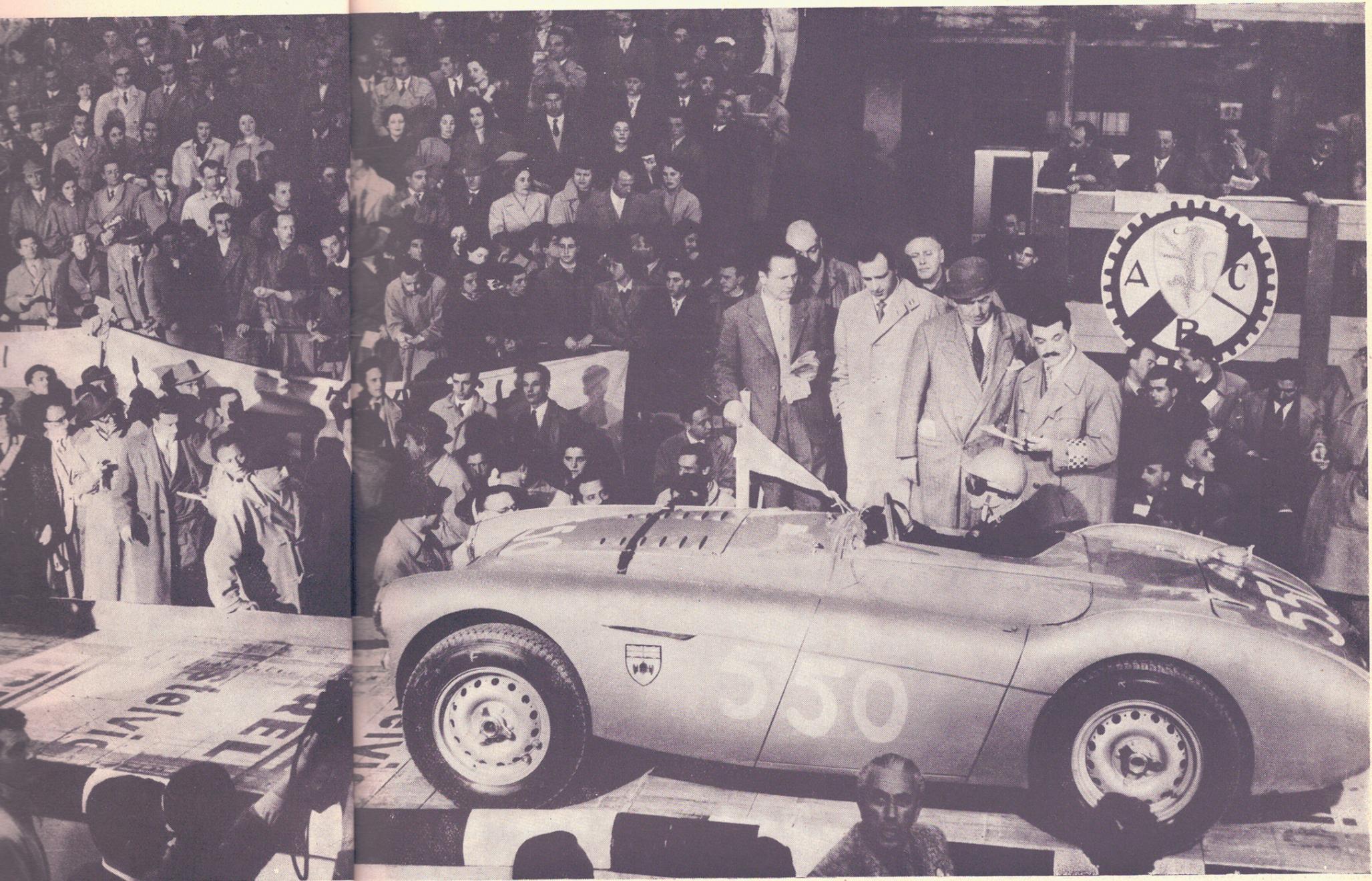
mitata, ad elevato regime e ad alto rendimento e di avviarsi verso la vettura economica. E' appunto nel 1925 che compare sul mercato italiano la « 509 » Fiat, che può dirsi la prima vera vetturessa utilitaria comparsa sul mercato mondiale.

In questo periodo di incertezza e di assestamento della produzione nasceva la Mille Miglia, proprio al momento opportuno per offrire a tecnici ed industriali, con la sua formula pratica ed indovinata, il campo di collaudo ideale per le molte innovazioni introdotte o previste nella macchina di serie.

Siamo infatti nel momento nel quale, mentre in America prevale il motore 8 cilindri, in Europa si preferisce il sei cilindri e si applicano i servofreni, la lubrificazione automatica del telaio, i pneumatici a bassa pressione, le prime sospensioni indipendenti, i cambi silenziosi, le valvole in testa, la lubrificazione sotto pressione e si tende ad incrementare le velocità angolari, i rapporti di compressione e ad introdurre carburanti con caratteristiche migliori.

Le ripercussioni immediate della competizione bresciana si rilevano dai primi risultati. Mentre la prima edizione

era vinta dalla due litri O. M., la vinta della Coppa delle Alpi retta da una Fiat, la seconda Mille Miglia vedeva la vittoria della piccola svelta ed agile 6 cilindri Alfa Romeo, munita di un motore che questa vettura veniva praticamente a sostituirlo era stato l'orientamento tecnico del motore al 1928. Dai 40 cavalli per litro di potenza ai 55-60 cavalli per litro della Alfa Romeo, 10 kg. per cavallo della due litri bresciana, 8 cavalli della maneggevole macchina milanese, che migliorava di sette chilometri l'ora nella prima Mille Miglia da Minoia a Brescia, la seconda Mille Miglia si iniziava l'era del motore sovralimentato, che dominava l'industria fino al fine della seconda grande guerra. La stessa sette litri Mercedes che risultò la vincitrice e fortunata Mille Miglia, quella che portò la vittoria alla casa milanese, infatti, di affermazioni che doveva protrarsi fino al 1947, montava un motore sovralimentato a compressione variabile a comando.



za della Mille Miglia. Sulla pedana le macchine, le autorità, gli organi, i cronometristi: tutti attorno nugoli di fotografi e una folla immensa ed entusiasta che si accalca nelle tribune.

vato regime e ad alto rendimento e di av-  
a vettura economica. E' appunto nel 1925  
sul mercato italiano la « 509 » Fiat, che può  
vera vetturessa utilitaria comparsa sul mer-

iodo di incertezza e di assestamento della  
sceveva la Mille Miglia, proprio al momento  
offrire a tecnici ed industriali, con la sua  
ca ed indovinata, il campo di collaudo idea-  
te innovazioni introdotte o previste nella  
serie.

nel momento nel quale, mentre in America  
motore 8 cilindri, in Europa si preferisce il  
si applicano i servofreni, la lubrificazione  
del telaio, i pneumatici a bassa pressione, le  
ioni indipendenti, i cambi silenziosi, le val-  
la lubrificazione sotto pressione e si ten-  
tentare le velocità angolari, i rapporti di  
e ad introdurre carburanti con caratteristi-

oni immediate della competizione bresciana  
ai primi risultati. Mentre la prima edizione

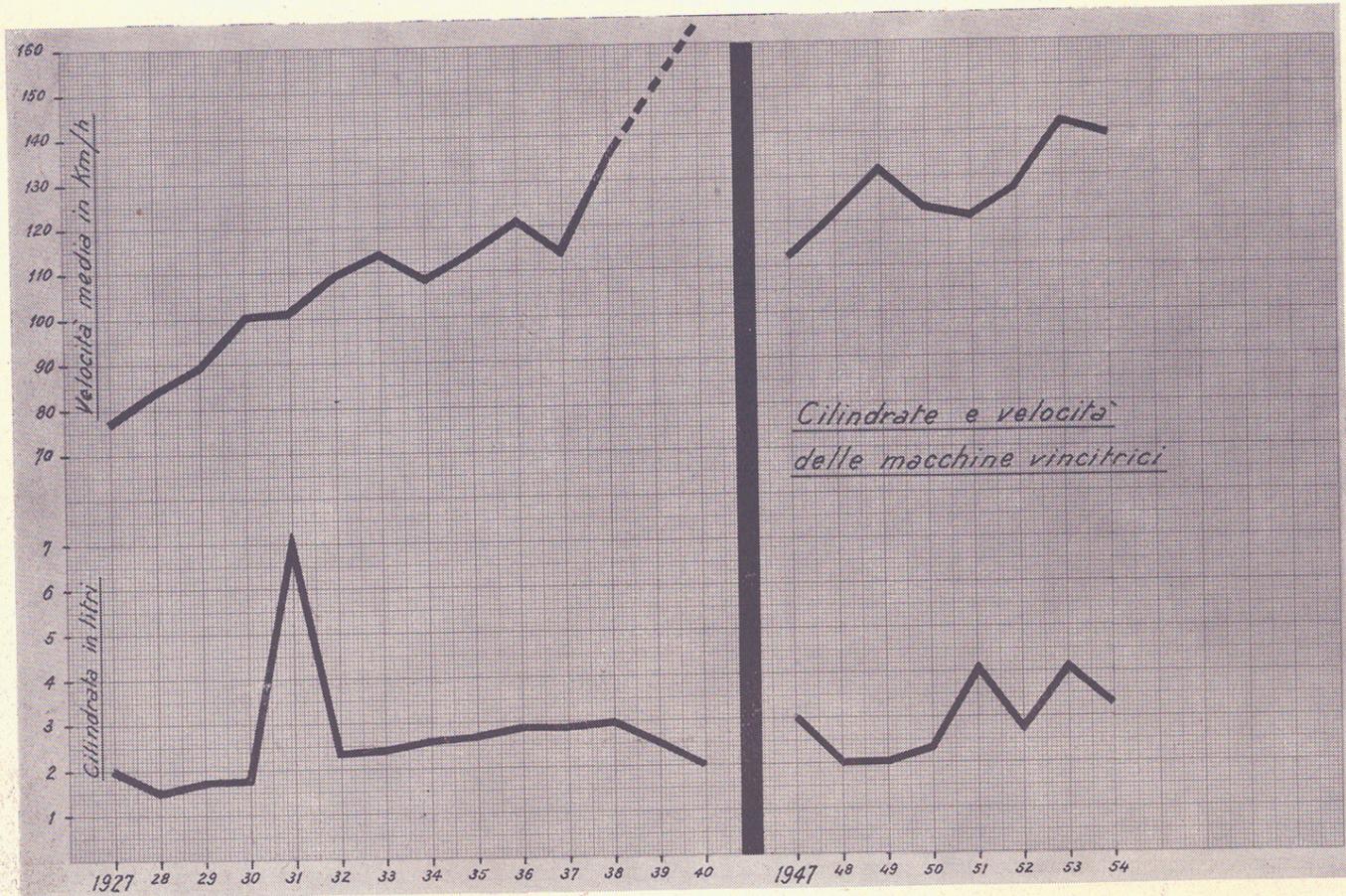
era vinta dalla due litri O. M., la vettura consacrata dal-  
la Coppa delle Alpi retta da una formula di regolarità,  
la seconda Mille Miglia vedeva la affermazione netta  
della piccola svelta ed agile 6 cilindri di un litro e mezzo  
Alfa Romeo, munita di un motore con compressore. Que-  
sta vettura veniva praticamente a sconvolgere quello che  
era stato l'orientamento tecnico della vettura di serie fino  
al 1928. Dai 40 cavalli per litro della O. M. si passava  
ai 55-60 cavalli per litro della 1500 Alfa Romeo, dai  
10 kg. per cavallo della due litri bresciana si passava agli  
8 cavalli della maneggevole macchina della casa mila-  
nese, che migliorava di sette chilometri la media stabilita  
nella prima Mille Miglia da Minoia e Morandi. Con la se-  
conda Mille Miglia si iniziava l'era della vettura con mo-  
tore sovralimentato, che dominava praticamente fino al-  
l'inizio della seconda grande guerra.

La stessa sette litri Mercedes che riusciva, in una fortu-  
nosa e fortunata Mille Miglia, quella del 1931, a strappa-  
re la vittoria alla casa milanese, interrompendo una serie  
di affermazioni che doveva protrarsi, sul percorso classi-  
co, fino al 1947, montava un motore sei cilindri con com-  
pressore funzionante a comando.

La casa milanese riprendeva rapidamente il dominio, in  
questa competizione, prima con il riuscitissimo sei cilin-  
dri 1750 e poi con l'8 cilindri 2300 portato successiva-  
mente a 2600 ed a 2900 cmc. Le potenze passavano dai  
55 cavalli per litro a 70 cavalli per litro ed il rapporto  
peso-potenza da 8 a 5 kg. per cavallo. Di pari passo le  
medie sui 1600 km. del durissimo percorso da 84 km.  
orari passavano, gradualmente a 114 e poi a 121, rag-  
giunti con la 2654 Alfa Romeo, che non era peraltro che  
la vettura monoposto adattata a biposto, ed infine ai  
135,391 ottenuti, su quello che fu il percorso più veloce  
della Mille Miglia, nel 1938 con una 2990 cmc. di circa  
200 cavalli.

### *Influsso sulla vettura sport*

Anche se per la larghezza del regolamento la vettura  
sport prevalente in questa gara finì in qualche modo per  
assumere caratteristiche nettamente sportive è fuori di



dubbio che costruttori e tecnici ne trassero insegnamenti preziosi che poterono immediatamente venire trasferiti sulla vettura di serie. Da queste macchine della Mille Miglia comunemente derivarono, nel dopoguerra, quei tipi « gran turismo » o di turismo veloce che caratterizzarono la produzione postbellica, invadendo perfino il mercato americano, e che ora la stessa industria di oltre Oceano produce in serie.

Nel dopoguerra il diagramma delle medie della Mille Miglia ci riconduce al 1936 con i 121 all'ora raggiunti dalla due litri Ferrari di Biondetti e Navone. Con questa vittoria della Ferrari cessa la fase di dominio dell'Alfa Romeo, dopo 11 vittorie conseguite in questa insuperabile prova ed ha inizio la serie di affermazioni del costruttore di Maranello che vede le sue vetture vittoriose per sei volte consecutive.

Ormai la macchina tipo Mille Miglia era nata ed era ben definita nella sue caratteristiche, che dovevano poi trasferirsi nella produzione normale. Macchina cioè agilissima, maneggevolissima, scattante nelle accelerazioni, generosa sia per tenuta di strada, che per elasticità e prontezza di motore; di cilindrata media e di telaio leggero e rigidissimo, ben frenato.

Il diagramma delle cilindrata ci dice infatti che dall'inizio della Mille Miglia al 1938, ultima edizione prebellica, sul percorso classico, la cilindrata delle vetture vincitrici è stata contenuta tra un litro e mezzo e 2990 cmc. (fatta l'eccezione della inadatta sette litri Mercedes).

La ripresa postbellica porta un mutamento sostanziale nelle caratteristiche dei motori della Mille Miglia: l'otto cilindri cede il passo al 12 cilindri, il motore sovralimentato al motore aspirato; ma restano immutate le caratteristiche generali della vettura che deve essere una vettura nervosa, leggera, stabile.

Abbandonato il compressore, i costruttori, potendo disporre di motori aspirati che toccavano i 60 cavalli di potenza per litro di cilindrata e d'altra parte forti di una esperienza di ormai 15 anni, che sconsigliava nettamente qualsiasi orientamento verso la vettura pesante, ingombrante, eccessivamente potente, si limitarono in questa ripresa al

due litri. E fu infatti Ferrari con il suo 12 cilindri di 115-120 cavalli, che a 5000 giri forniva almeno 100 cavalli, a trionfare con Biondetti, che stabiliva una media equivalente a quella ottenuta nel 1936 dall'Alfa Romeo 2900 di Brivio.

La fase dei motori aspirati ha dunque un inizio pressoché simile a quella dei motori sovralimentati e fino dalle prime competizioni postbelliche si può facilmente arguire che il record stabilito da Biondetti nel 1938 è in pericolo, sia per il progressivo incremento del rendimento generale delle macchine, sia per il miglioramento dello stato della rete stradale italiana. E' in questa fase che si assiste all'entrata in lizza della brillante ed elegante due litri Lancia Aurelia, una della più riuscite vetture da gran turismo, e che, attraverso i duelli tra i prodotti della Ferrari, della Lancia, dell'Alfa Romeo e della Mercedes, si accentua l'orientamento verso cilindrata sempre più elevate, ma contenute peraltro entro i 4100 cmc. della Ferrari che con Villorese e con Marzotto vinse le due edizioni del 1951 e del 1953, superando in questa ultima il record assoluto e portandolo a 142,347 di media. Con la vittoria della Lancia 3300 di Ascari, l'anno scorso, si nota peraltro un ritorno alle cilindrata inferiori ai 3500 cmc.; che è probabile venga quest'anno sottolineato. Il grafico sembra appunto, con le sue oscillazioni, tendere a stabilizzarsi attorno alla cilindrata di 3500 cmc. come alla più favorevole per questa grande competizione su strada che continua ad essere la prova di base di tutta la produzione europea.

E come si è ritornati e si ritorna alle cilindrata medie, in questo ciclo postbellico della Mille Miglia, si ritorna al motore a sei cilindri, che vedemmo trionfare nelle prime cinque edizioni di questa nostra manifestazione. Dopo le sei vittoriose affermazioni del 12 cilindri aspirato di questo dopoguerra, l'anno scorso abbiamo avuto la vittoria di un sei cilindri, quella della Lancia 6 cilindri a V che sembra avviare una fase di prevalenza del sei se non addirittura del quattro cilindri. E' forse un nuovo ciclo che si apre.

Giovanni Canestrini

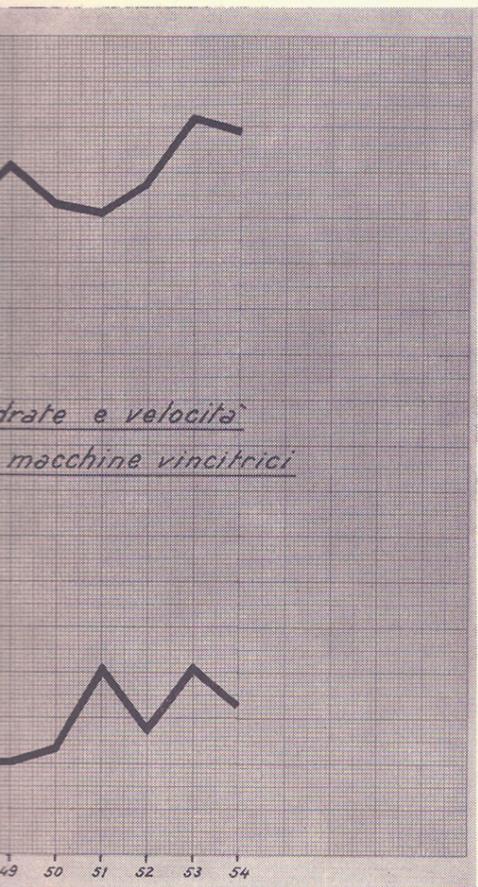
officine Alfie



autovet

motore metariano

4 ruote indipendenti



Infatti Ferrari con il suo 12 cilindri di 5000 giri forniva almeno 100 cavalli, con Biondetti, che stabiliva una media equiva-  
la ottenuta nel 1936 dall'Alfa Romeo 2900

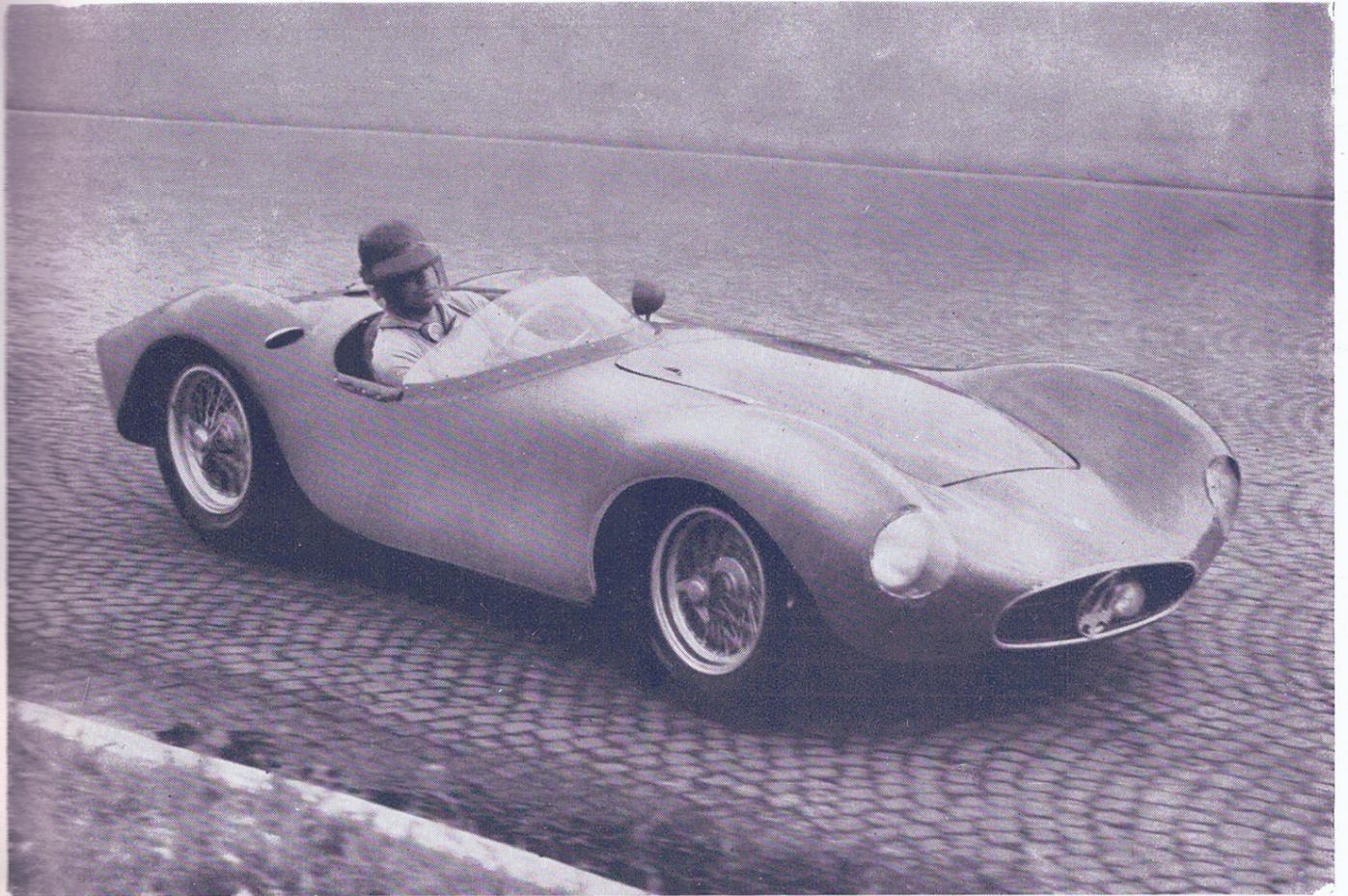
motori aspirati ha dunque un inizio pressoc-  
quella dei motori sovralimentati e fino dalle  
zioni postbelliche si può facilmente argui-  
d stabilito da Biondetti nel 1938 è in peril-  
il progressivo incremento del rendimento  
macchine, sia per il miglioramento dello  
stradale italiana. E' in questa fase che  
ntrata in lizza della brillante ed elegante  
Aurelia, una della più riuscite vetture  
no, e che, attraverso i duelli tra i prodotti  
della Lancia, dell'Alfa Romeo e della Mer-  
ntua l'orientamento verso cilindrate sem-  
e, ma contenute peraltro entro i 4100 cmc.  
che con Villorosi e con Marzotto vinse le  
nel 1951 e del 1953, superando in questa  
d assoluto e portandolo a 142,347 di media.  
della Lancia 3300 di Ascari, l'anno scorso,  
o un ritorno alle cilindrate inferiori ai 3500  
robabile venga quest'anno sottolineato. Il  
a appunto, con le sue oscillazioni, tendere a  
torno alla cilindrata di 3500 cmc. come alla  
per questa grande competizione su strada  
ad essere la prova di base di tutta la pro-  
ea.

tornati e si ritorna alle cilindrate medie, in  
ostbellico della Mille Miglia, si ritorna al  
ilindri, che vedemmo trionfare nelle prime  
i di questa nostra manifestazione. Dopo le  
ffermazioni del 12 cilindri aspirato di que-  
a, l'anno scorso abbiamo avuto la vittoria  
dri, quella della Lancia 6 cilindri a V che  
e una fase di prevalenza del sei se non ad-  
uattro cilindri. E' forse un nuovo ciclo che

Giovanni Canestrini

**officine Alfieri Maserati s.p.a.**

**Modena**



**autovetture sport competizione 1500, 2000 e 3000 cc.**

# compendium

*Il primo pneumatico in Italia  
senza camera d'aria ed antiforo*

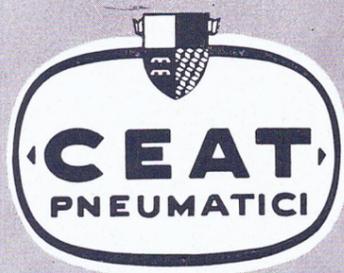


PROTEZIONE DOVUTA AD UNA  
PERFETTA TENUTA STAGNA

PROTEZIONE CONTRO LE  
PERDITE D'ARIA PER FORATURE

PROTEZIONE DERIVANTE DA UNA  
PIÙ RAPIDA E SICURA FRENATA

NESSUNA SOSTITUZIONE DI CERCHI!  
I PNEUMATICI **compendium**  
SI MONTANO SU RUOTE NORMALI



MAVI



1954: Clemente Biondetti arriva con Renzo Castagneto nei recinti delle punzonature. Sarà l'ultima Mille Miglia dell'indimenticabile campione, quattro volte vincitore al Rebuffone

Ogni anno, quando giunge il tempo  
sento rinascere il mio spirito, per  
della mia travagliata vita di giorno  
la mente e mi sembra di ritornar  
te, come negli anni felici della  
giovinanza coincise appunto col so  
de corsa bresciana che nacque quasi  
ad una strada irta di ostacoli e f  
molto favorevoli.

motore meteoriano

4 ruote indipendenti