

IL TRAGUARDO DI BRESCIA

LA MILLE MIGLIA 1988 SI È CHIUSA CON UN BILANCIO POSITIVO. AL VIA 300 AUTO PER LA PIÙ GRANDE E LUNGA FESTA DELL'AUTOMOBILE. IDEE PER IL FUTURO.

di EUGENIO ZIGLIOTTO

Alla vigilia qualcuno aveva manifestato il dubbio sul fatto che la "Mille Miglia" con cadenza annuale, come è diventata a partire da questo 1988, potesse mantenere il fascino di vera rievocazione di una delle manifestazioni più celebri e conosciute dell'intera storia dell'automobilismo da corsa. Una volta conclusa, come al solito, con la passerella dei superstiti sul celebre viale Rebuffone, la Mille Miglia 1988 ha però diradato ogni ombra. Nel mondo intero la "freccia rossa", simbolo della corsa bresciana, è infatti ancora un passaporto insostituibile, se dalla cronaca si vuole passare alla leggenda. Qualcosa che ha un equi-



Una Jaguar SS 100, fra due ali di folla, lascia Brescia: la grande festa ha inizio. In basso, il pubblico, grande protagonista di questa Mille Miglia '88, ha seguito la gara fin dai giorni immediatamente precedenti lo start. Nella foto una potente Talbot Lago Le Mans del 1937 prima delle operazioni di verifica.

valente in poche altre situazioni, forse solo nella "500 Miglia" di Indianapolis, nella "24 Ore di Le Mans", nel "Gran premio d'Italia" a Monza, nella mitica "Targa Florio" a Palermo. Con la differenza però che, a ec-

cezione della Targa, l'altra grande corsa su strada, abolita dai calendari agonistici una decina di anni fa e sopravvissuta a se stessa solo attraverso manifestazioni rievocative, la Mille Miglia, tutto sommato, è ormai da oltre trent'anni



Con questa Mercedes 300 SLR Stirling Moss vinse la Mille Miglia del 1955, stabilendo il record rimasto imbattuto. L'asso inglese quest'anno l'ha riportata in gara sul percorso che la vide protagonista.



Una Lancia Lambda S del 1925, il famoso "capolavoro di Vincenzo Lancia". Questa vettura monta un motore quattro cilindri a "V" di 13°, che sviluppa una cilindrata di 2370 cm³ e una potenza di 58 CV a 3250 giri/min. Al momento della sua prima apparizione, al Salone di Parigi del 1922, destò enorme interesse per le novità tecniche che adottava.



che non si disputa più, mentre tutte le altre gare sono ancora puntualmente e regolarmente disputate ogni anno. Spiegare e capire perché, a distanza di tanto tempo, la magia di quelle due semplici parole, Mille Miglia, sia ancora intatta è problema che va ben al di là delle nostre intenzioni e anche delle nostre possibilità.

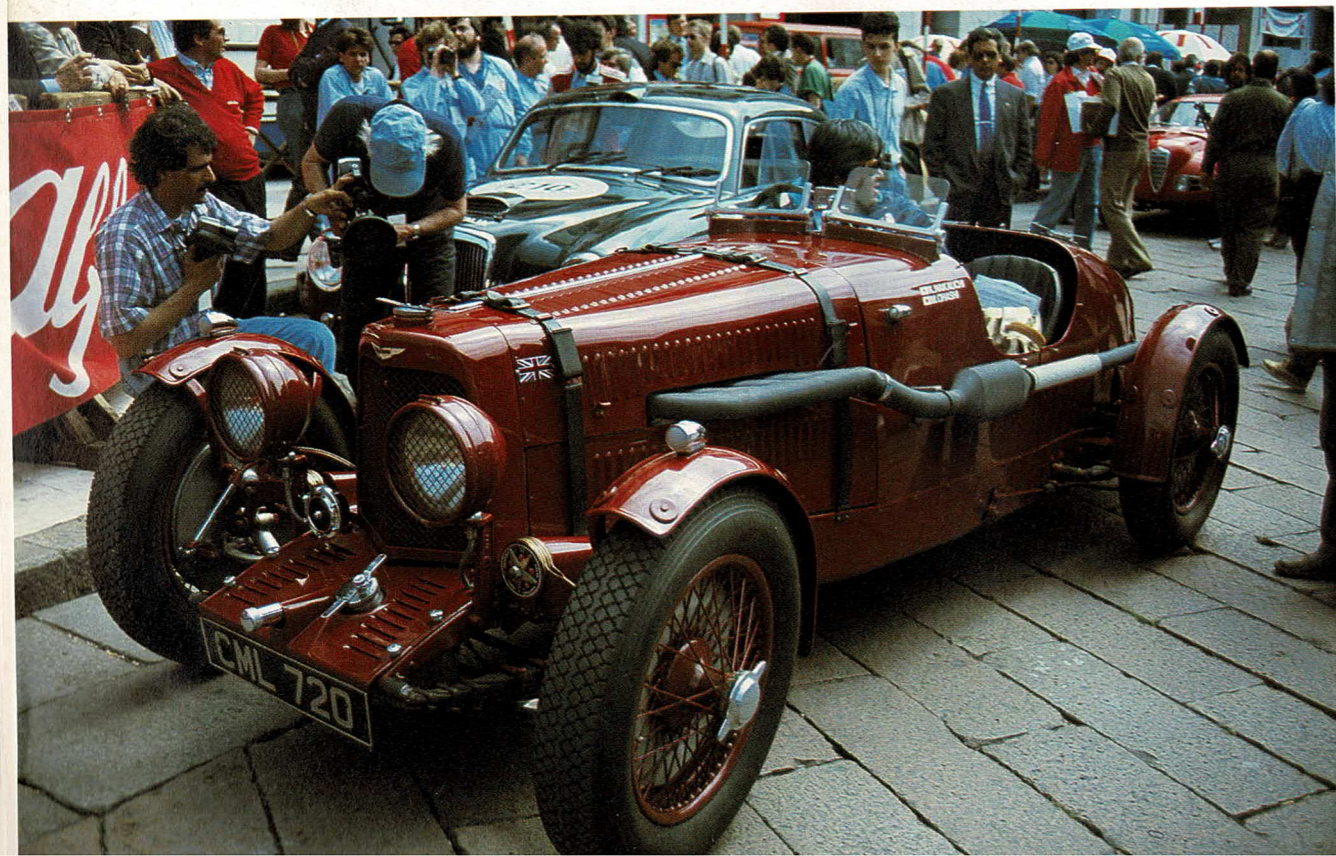
LA CORSA "MIRACOLO"

Tuttavia, questo non esclude che nel verificare, anno dopo anno, come questa magia non si incrina anche nella formula rievocativa adottata da qualche tempo dall'AC Brescia e dal Musical Watch Veteran Car club (il club associato ASI, presieduto da Giuseppe Lucchini, che materialmente si è fatto carico di riorganizzare il carosello attraverso l'Italia) non si debba gridare al miracolo vero e proprio. Sì, un miracolo, perché nella realtà di questo fine secolo, l'automobile, con tutti i problemi che si porta dietro, dal traffico all'inquinamento, ben difficilmente può essere ancora vista come un mezzo di liberazione individuale tale da meritare una festa delle proporzioni della Mille Miglia. Infatti, è proprio con questa prima edizione annuale del 1988 che la corsa bresciana ha scoperto e definito, a nostro parere, la sua



vera vocazione: appuntamento annuale con l'automobile, la sua storia e la sua leggenda, per una festa della durata di tre giorni, celebrata attraverso ben 1600 km. Una festa a cui ben volentieri, e lo si è visto lungo le strade, partecipa tutta la popolazione italiana, senza alcuna differenza di sesso, età, censo o cultura. Perché questa festa dell'auto, attraverso una delle sue leggende più brillanti, possa svolgersi solo in Italia e in nessun altro Paese del mondo, se lo sono chiesti in

molti. Soprattutto gli equipaggi di concorrenti stranieri. E, a dire il vero, nessuno ha trovato una vera, soddisfacente risposta. Forse la cosa più semplice sarebbe dire che l'Italia è il Paese in cui, più che in ogni altro, "regna" una cultura automobilistica, intesa come amore e rispetto per il mezzo meccanico. Una cultura che è stata, ed è ancora oggi, vitale, proprio perché l'Italia è stato anche l'unico Paese al mondo ad avere una manifestazione così densa di significato, capace di "fare tradizione".



Nella foto in alto, il prototipo della Mercedes 300 SL Coupé che corse la Carrera Messicana nel 1952. Sempre in quell'anno questa vettura prese parte alla Mille Miglia, dove si classificò seconda con l'equipaggio Kling-Klenk. Qui accanto una Aston Martin Ulster del 1935.



Sopra, la Bugatti GS del 1927, versione modificata del classico modello 43. Qui accanto, la Mercedes SK del 1928; questo esemplare apparteneva a Sir Arthur Conan Doyle, "padre" di Sherlock Holmes.



Una corsa che per quasi cinquant'anni ha fatto conoscere, con cadenza di assoluta regolarità l'automobile, la sua storia e il suo progresso "porta a porta" (per usare un termine di moda). Cioè, mentre l'autodromo con la sua collocazione di impianto fisso, ha fatto sì che fosse il pubblico a doversi muovere per andare a vedere le corse, (almeno prima dell'avvento della diretta televisiva), con la Mille Miglia è accaduto esattamente il contrario: era la corsa, il progresso tecnico, a farsi conoscere dal grande pubblico, proponendosi direttamente nelle strade sotto casa, lungo l'arco di 1600 chilometri e, soprattutto, regolarmente ogni anno. La lunga, indispensabile premessa, per capire, al di là della cronaca spicciola, la vera essenza e la validità del "messaggio Mille Miglia", cosa doverosa nel momento in cui si voglia inquadrare anche il fenomeno delle Mille Miglia rievocativa contemporanea.

BILANCIO POSITIVO

Un fenomeno che, riprendendo dalla battuta iniziale, è ben lungi dall'aver esaurite la sua spinta e la sua importanza, come testimoniano l'allungamento dell'elenco dei partecipanti a ben 300 equipaggi per questa edizione e, ancor più, la lunghezza della lista d'attesa di coloro che sognano di poter, un giorno o l'altro, disputare la Mille Miglia. Una lista che contiene oltre 400 nomi e che, giorno dopo

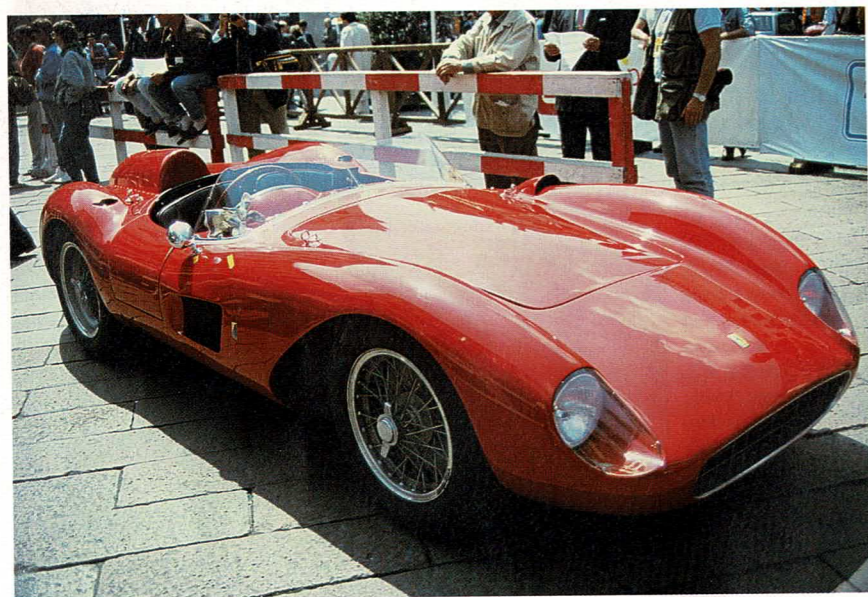
giorno, edizione dopo edizione, cresce sempre più; questo, anche se la clausola di dover avere una vettura con un pedigree particolare (a cominciare dal fatto che il suo anno di costruzione deve essere compreso tra il 1927 e il 1957) risulta forse troppo limitativa nei confronti di molti collezionisti sia in Italia che all'estero. Il bilancio positivo del 1988, verrebbe da dire ancora una volta, è tale non solo per sensazioni, ma anche per i numeri; parlano chia-

ro l'elenco degli iscritti, quello degli equipaggi all'arrivo, il numero di spettatori, quello degli sponsor, quello dei personaggi al via, quello dei giornalisti di carta stampata e televisioni accreditati. Tutto ciò offre sicurezza per il presente e, soprattutto, per il futuro della Mille Miglia. Ma proprio questa sicurezza potrebbe, forse, essere argomento di ulteriore riflessione. La cadenza annuale non sarà un po' esagerata per una festa, così celebre

anche perché così particolare? In altre parole, se disputata ogni anno, la Mille Miglia nella formula rievocativa non corre il rischio di "infrangersi", di diventare un'abitudine, un raduno come tanti altri, anche se di più consistenti proporzioni organizzative? Certi rallentamenti in città dove la Mille Miglia passa oramai da tre anni consecutivamente, dovrebbero far riflettere sull'opportunità di ritoccare la cadenza o la formula. Personalmente, dopo aver visto come Vicenza, che per la prima volta quest'anno si confrontava con la realtà della Mille Miglia storica, ha risposto all'appello, sono convinto che, se un ritocco



Dotata di un 6 cilindri in linea di 3442 cm³ dalla potenza di 295 CV a 5750 giri/min, questa Jaguar D vinse la 24 Ore di Le Mans del 1955 con la coppia Hawthorn Bueb.



ci deve essere, questo può essere solo nella cadenza. Anche perché il successo della Mille Miglia ha destato parecchi "appetiti": le manifestazioni che intendono seguirne le orme (anche se sempre a livello di imparagonabili imitazioni) nascono come funghi. In questo sovraffollamento di appuntamenti, una Mille Miglia ogni anno dà la sensazione di non essere più un traguardo, un "appuntamento che vale una vita", come recitava un noto slogan pubblicitario. Sembra piuttosto una routine, per la quale, prima o poi, si troverà il modo di entrare nell'elenco iscritti.

E questo, specie in considerazione dell'immagine che la corsa bresciana ha all'estero e del fascino che essa esercita su numerosissimi appassionati "forestieri", sarebbe un gravissimo errore.

Me lo ha testimoniato un gentile signore, venuto fin dal Giappone con la sua macchina a seguito; dalle sue parti, così come negli Stati Uniti, in Australia, in Inghilterra, in Germania o in un qualsiasi altro Paese dove sia vitale un minimo di cultura motoristica non si è dei veri appassionati di auto d'epoca, se, almeno una volta, non si ha partecipato a una Mille Miglia (o se, perlomeno, non si è sperato ardentemente di poterlo fare).

E non certo per entrare nella classifica, che burocraticamente gli organizzatori sono costretti alla fine a stilare secondo i crismi delle gare di regolarità. Il vero desiderio è quello di poter vivere per tre giorni una festa irripetibile!

Nella foto sopra, una splendida Ferrari. La rappresentanza delle vetture di Maranello è stata quanto mai folta: ben 47 esemplari. Qui accanto la Cisitalia 202 S MM Spider Nuvolari del 1948, alla cui guida si riconosce Carlo Dusio, figlio del fondatore della Cisitalia.



FERRARI CLUB ITALIA



SICILIA IN FERRARI

Ben 65 vetture si sono ritrovate a Palermo, presso la storica villa Malfitano, per la punzonatura che ha dato il via al 2° Raduno Internazionale "Sicilia in Ferrari". La manifestazione, organizzata dal Ferrari club Italia, ha chiamato a raccolta modelli di tutta la produzione recente, a cui si sono affiancati alcuni pezzi storici come Dino, Daytona, 166 MM, 250 S, 250 GT Berlinetta Competizione, 250 GT Lusso e 250 GT Pininfarina Cabriolet.

La Casa di Maranello ha ufficialmente preso parte al meeting con una GTO Evoluzione.

Gli equipaggi hanno, in tutta tranquillità, seguito l'itinerario turistico previsto attraverso Cefalù, Siracusa, Catania e Taormina. Ci sono state però anche occasioni in cui lo spirito agonistico di vetture e piloti ha potuto esprimersi liberamente; così è stato sul circuito di Siracusa (letteralmente invaso da un pubblico di appassionati e curiosi) e, ancor più, lungo il mitico tracciato della Targa Florio, senza dubbio il momento più emozionante della manifestazione.

(Nella foto, diverse generazioni di Ferrari sotto la tribuna della Targa Florio).

MEMORIAL ACHILLE VARZI

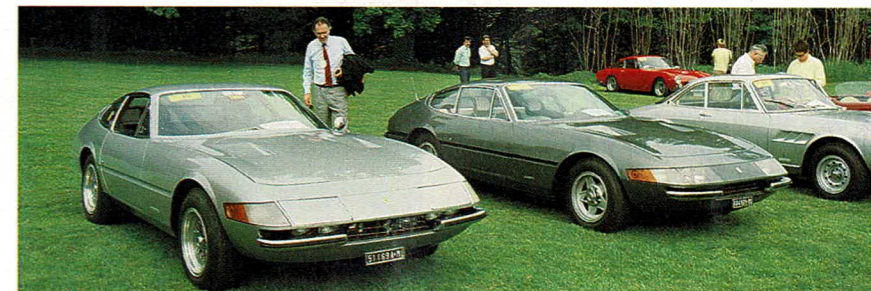
Il Ferrari club Galliate ha in calendario, per il 25-26 giugno prossimi, l'organizzazione del "1° Memorial Achille Varzi", manifestazione indetta per celebrare i 40 anni dalla scomparsa del campione automobilistico. Il Memorial Varzi si articolerà in

vari momenti, fra i quali spicca per particolare interesse la mostra di materiale fotografico, documenti, trofei e vetture legate in qualche modo alla vita del pilota galliatese.

Informazioni: Ferrari club "Achille Varzi" v.le Quagliotti, 60 - 28066 Galliate - tel. 0321-861202.

FERRARI BENELUX '88

Organizzato dal Ferrari club Nederland, a partire dal 10 giugno si svolgerà a Zandvoort l'edizione 1988 del "Ferrari Benelux". Come ben sapranno gli appassionati più attenti, una volta ogni tre anni, i Ferrari club di Belgio, Olanda e Lussemburgo si alternano in regia e, potendo contare su così tanto tempo a disposizione, mettono a punto raduni spettacolari. Il termine ultimo per l'iscrizione è già scaduto, ma andare a dare un'occhiata vale comunque la pena. Informazioni: Ferrari club Nederland p.o. Box 1065 - 1270 BB Huiszand - tel. 02152/63202 030/945996.



LE "ROSSE" A TRAVEDONA

Il parco di Villa La Motta a Travedona ha costituito la suggestiva cornice per il raduno "Il cuore delle Ferrari", organizzato dal Ferrari club di Travedona. La manifestazione prevedeva lo svolgimento di una prova di regolarità su un percorso a forma di "8", allestito nella zona fra i due laghi di

PROSSIMI APPUNTAMENTI

Queste le manifestazioni e i raduni Ferrari che si svolgeranno nei prossimi mesi. Tutte le iniziative riportate nell'elenco hanno l'approvazione e il patrocinio del Ferrari club Italia.

18 - 19 giugno: Ferrari 90 a Montecatini (F. C. Montecatini Terme).

25 - 26 giugno: 1° Raduno città di Salsomaggiore Terme (F. C. Salsomaggiore Terme).

9 - 10 luglio: Ferrari days nazionale città di Conegliano (F. C. Conegliano).

10 - 11 settembre: Viaggio in terra di motori (F. C. Maranello).

24 - 25 settembre: Rosso Ferrari, azzurro Garda (F. C. Desenzano).

1 - 2 ottobre: Mugello '88 (F. C. Santa Croce S/A.).

8 - 9 ottobre: 1° Raduno città di Pavia e Oltrepò (F. C. Pavia).

Monate e Comabbio. La gara è stata vinta da Salvatore Sassano che si è così aggiudicato il trofeo "Alberto Ascari". Mietta Ascari, moglie del mitico campione, in qualità di ospite d'onore, ha presenziato alla riuscita iniziativa, il cui ricavato è stato destinato all'acquisto di un automezzo per un istituto per handicappati.

(Foto Lorenzo Beltrami).

