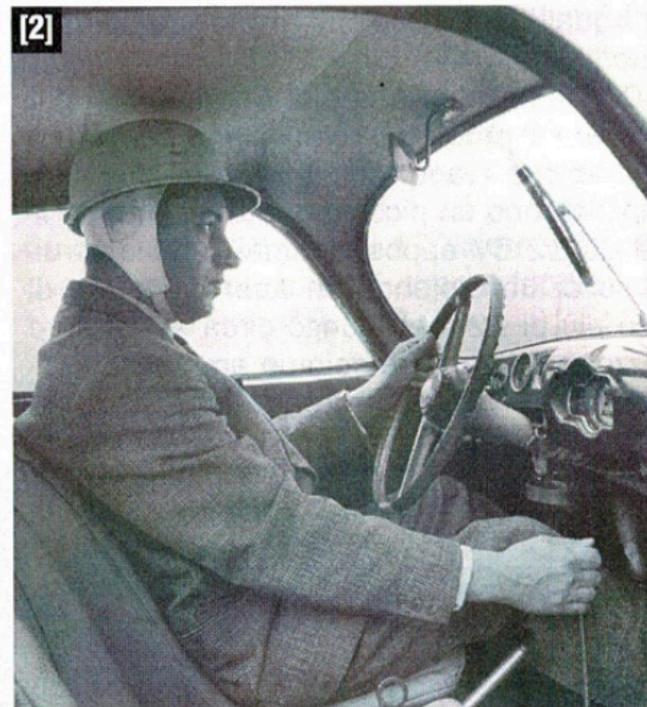
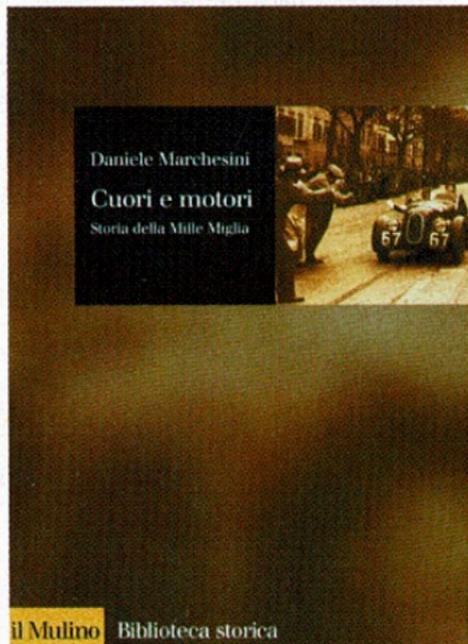
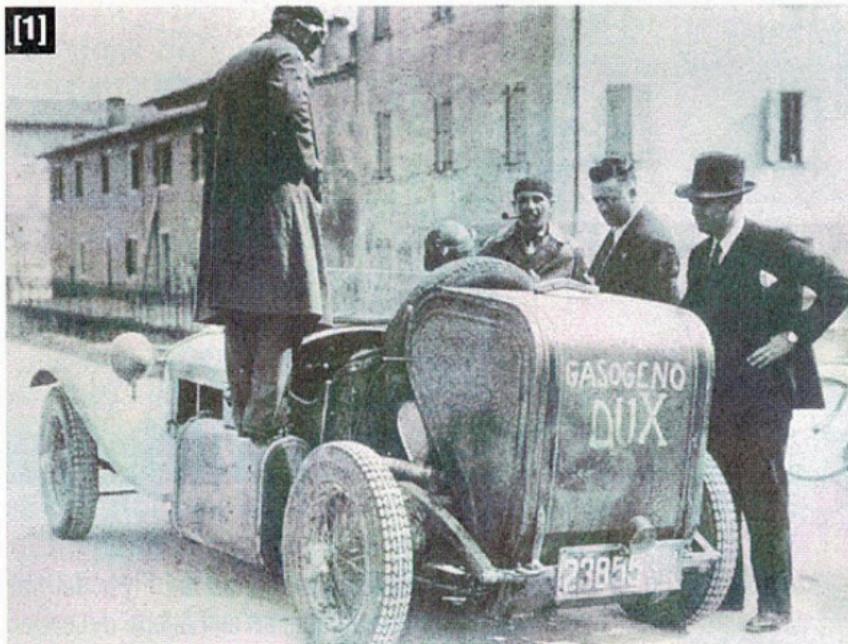


Cuori e motori ovvero l'epopea della Mille Miglia

Dal 1927 al 1957 la Mille Miglia accompagna l'Italia dalla prima industrializzazione alle soglie del boom economico. Porta per le strade i sogni e le passioni di un paese ancora contadino, affascinato da una modernità motorizzata e rombante. Daniele Marchesini, docente di storia contemporanea all'università di Parma e apprezzato scrittore di cose sportive, racconta le origini di questa corsa leggendaria e popolare, riallacciandosi alla storia dell'automobilismo e delle sue

gare e al contesto industriale di Brescia. Ne illustra poi l'organizzazione, la formula e lo svolgimento, l'entusiasmo che la corsa della freccia rossa suscitò durante il fascismo, la funzione che essa ebbe per l'industria automobilistica, la rinnovata fortuna nel dopoguerra, dedicando particolare attenzione agli incidenti e alle relative polemiche che infine portarono alla sua abolizione. Il volume riporta inoltre una vasta bibliografia, le classifiche e i percorsi delle 24 edizioni della Mille Miglia e



un piccolo ma significativo corredo fotografico proveniente da collezioni pubbliche e private. ■

Cuori e motori, Daniele Marchesini. Il Mulino Editore, Collana Biblioteca Storica, anno 2001. Formato 15.5x21cm, 283 pagine, testo in italiano, illustrazioni in b/n. Prezzo 18.08 euro.

[1] Enzo Ferrari (secondo da destra) osserva un'Alfa Romeo sperimentale alimentata a gas di gasogeno nel corso della «Mille Miglia» del 1933.

[2] Nel 1956, Maurice Michy vince nella classe 750cc indossando un impeccabile «Principe di Galles».

Tutti gli uomini (e le donne) del Drake

Daniilo Castellarin, apprezzato giornalista veronese e autore di libri di diverso argomento, dalla storia degli automodelli Brumm a quella di Verona passando attraverso una biografia di Nuvolari, è da sempre appassionato di automobilismo e per primo ha avuto l'idea di andare a raccogliere le testimonianze di quanti hanno nel corso di un cinquantennio ruotato intorno alla gigantesca figura di Enzo Ferrari.

Sono nate così le interviste di *Mai detto prima*, da diverso tempo rubrica fissa della nostra rivista gratificata da attestazioni di gradimento sempre crescenti da parte dei lettori che ben hanno colto l'importanza storica di queste conversazioni con personaggi che ormai il passare del tempo ha reso più distaccati e certamente più obiettivi verso avvenimenti lontani di cui furono protagonisti nel bene e nel male, nell'esaltazione della vittoria come nella delusione della sconfitta.

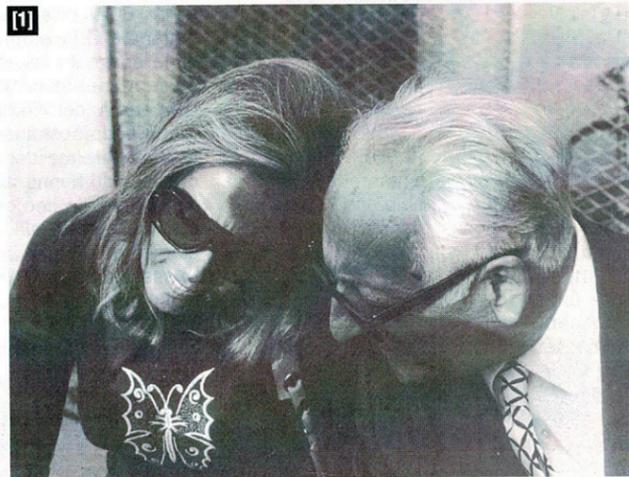
La raccolta di tale e tanta memorialistica «ferrariana» ha consentito a Castellarin di regalarci ora anche questo volume, appena uscito per i tipi di Giorgio Nada. Una serie di preziose testimonianze e valutazioni a freddo su avvenimenti che hanno fatto la storia dell'automobilismo mondiale degli ultimi cinquant'anni, molti dei quali ancora circondati da aspetti mai chiariti o sempre visti solo attraverso un unico punto di vista, generalmente quello ufficiale e quasi mai coincidente con quello di tutti i testimoni diretti.

L'elenco degli intervistati comprende piloti degli anni Cinquanta come Gino Munaron, Luigi Valenzano, *gentleman-driver* come Edoardo Lualdi Gabardi, travet del

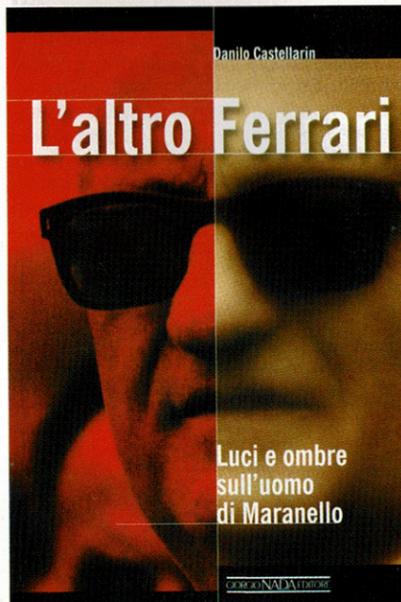
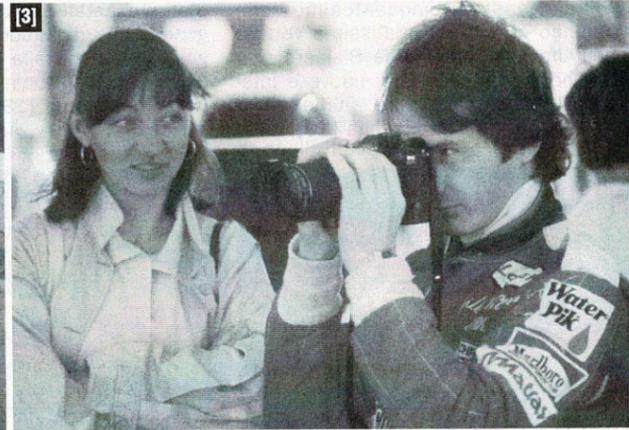
volante come Jonathan Williams o Ernesto Brambilla, grandi specialisti delle vetture Sport come Nino Vaccarella, Andrea De Adamich o Arturo Merzario, piloti che furono ad un passo da diventare campioni con la Ferrari come Jackie Ickx o Clay Regazzoni, piloti che lo divennero come Niki Lauda e piloti che con la Ferrari non corsero mai come Bruno Giacomelli e Riccardo Patrese.

E poi le donne. Maria Teresa De Filippis, testimone del passaggio dalla Formula Uno della «cavalleria» a quella dell'agonismo spinto degli anni Sessanta. Fiamma Breschi, per lunghi anni intima confidente del Drake e soprattutto Joanna Villeneuve, moglie del pilota forse più amato da Ferrari, ma che apertamente parla di «tradimento» dei vertici di Maranello nei confronti di suo marito dopo il famoso sorpasso di Imola da parte di Pironi nel 1982.

A disposizione degli appassionati vi sono poi i contributi di tecnici come Mauro



[1] Enzo Ferrari con Fiamma Breschi, per anni una presenza costante a fianco del Drake. [2] Maria Teresa De Filippis, all'epoca della «Mille Miglia» del 1955, su Maserati A6GC: nella sua lunga carriera di pilota non ha mai corso su una Ferrari. [3] Joann Barthe in Villeneuve e il marito Gilles, che debuttò sulla Ferrari di Formula Uno nel «Gran Premio del Canada» del 1977.



Forghieri, per lunghi anni la vera anima della Ferrari sui campi di gara, di dirigenti come Franco Gozzi, che fu factotum del Drake nonché direttore sportivo della scuderia dal 1968 al 1970, e del simbolo degli uomini in tuta, quel Giulio Borsari che come meccanico prima della Maserati poi della Ferrari ha vissuto almeno tre generazioni di Formula Uno, dagli anni Cinquanta agli anni Settanta.

Non poteva infine mancare la fondamentale testimonianza di Marcello Sabbatini, leggendario direttore di *Autosprint* e *Rombo*, penna storica dell'automobilismo sportivo e inesauribile archivio di ricordi che con il Drake ebbe un lungo rapporto di amore-odio improntato però sempre al massimo rispetto reciproco.

RENZO DE ZOTTIS ■

L'altro Ferrari, luci ed ombre sull'uomo di Maranello, Danilo Castellarin. Giorgio Nada Editore, anno 2004. Formato 14x21cm, 260 pagine, testo in italiano, 135 illustrazioni in b/n. Prezzo 14.80 euro. Per informazioni: Giorgio Nada Editore srl, via C.Treves 15/17, Vimodrone (MI), tel.+39-02-27301126, fax +39-02-27301454, www.giorgionadaeditore.it, e-mail: info@giorgionadaeditore.it

Fenomenologia delle combattenti da strada

Sempre per Giorgio Nada editore esce in libreria questa interessante fatica di Giorgio Scialino dedicata alle moto *streetfighters*. Ma quanti tra i non addetti ai lavori sanno esattamente cosa sono le *streetfighters*? Potremmo cavarcela, parafrasando l'autore e spiegando che «le *streetfighters* sono per le *naked* quello che i *chopper* sono per i *custom*» ma ci rendiamo conto che potrebbe non bastare. Proviamo allora con una più suggestiva definizione, suggeritaci sempre da Scialino, secondo il quale le *streetfighters* «sono sogni di potenza che appassionati motociclisti autodidatti hanno trasformato in realtà: bestie meccaniche capaci di incutere soggezione e rispetto anche a motore spento (...) moto che vengono trasformate in veri e propri *dragster* stradali, sacrificando la velocità di punta in favore di potenze brutali da scaricare in poche centinaia di metri».

Forse adesso abbiamo capito che siamo in presenza di quel particolarissimo tipo di motociclette alle quali i proprietari conservano solo telaio e motore originali per poi sbizzarrirsi in una infinita e personalissima serie di variazioni sul comune denominatore dell'aggressività e della potenza.

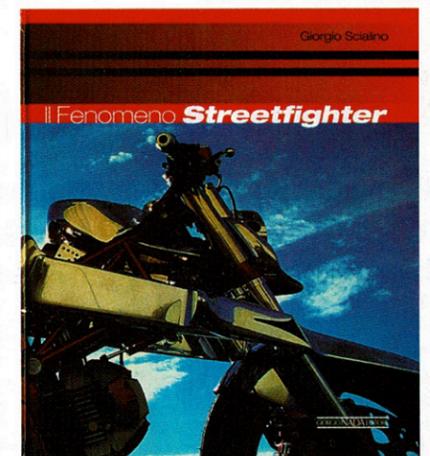
Siamo dunque di fronte ad un fenomeno di nicchia? Probabilmente ancora sì, ma sembra che il numero degli appassionati di queste autentiche fuoriserie a due ruote sia in costante aumento, grazie anche all'apparizione di specialisti che si de-

dicano quasi esclusivamente a queste particolari preparazioni.

Di questa vera e propria categoria filosofica del motociclismo Scialino ripercorre diligentemente le origini storiche, elenca i particolari modelli giapponesi che vengono definiti classici (Honda, Yamaha Suzuki o Kawasaki purché rigorosamente tutte dai 900cc in su), analizza le tendenze attuali e ipotizza quelle future. Il corpus del libro è però dato da una strepitosa serie di modelli fotografati con maestria che potremmo senza esitazione definire pezzi unici in quanto ciascuno è l'espressione della sensibilità estetica e meccanica del suo centauro. E accanto alle giapponesi canoniche non mancano Triumph, Buell e la nostra Ducati, che con la celeberrima Monster ha regalato agli appassionati una base ideale per elaborazioni superbe. Il libro si conclude con una panoramica sullo *streetfighter look*, cioè su caschi, stivali e giubbotti e tutto quanto serve per essere in sintonia con una moto «combattente da strada» che, giustamente, prevede un'iconografia da far impallidire Stephen King.

RENZO DE ZOTTIS ■

Il fenomeno Streetfighter, Giorgio Scialino. Giorgio Nada Editore, anno 2003. Formato 25x27.5, 143 pagine, testo in italiano, illustrazioni a colori. Prezzo 29.80 euro. Per informazioni: Giorgio nada Editore srl, via C.Treves 15/17, Vimodrone (MI), tel.+39-02-27301126, fax +39-02-27301454, www.giorgionadaeditore.it, e-mail: info@giorgionadaeditore.it

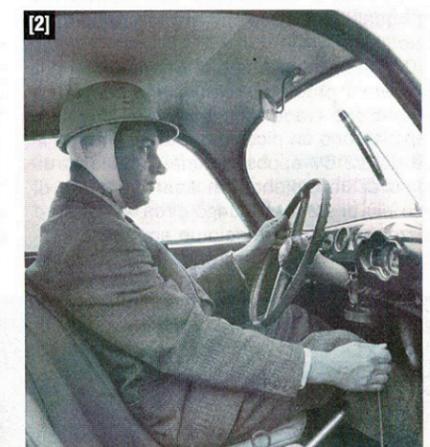
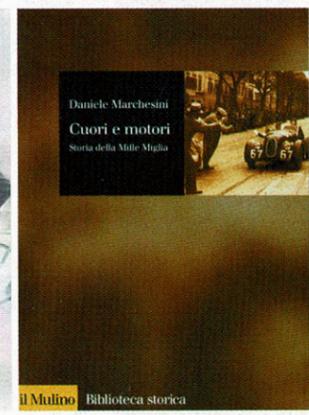


Grande sfoggio di fibra di carbonio per questa Ducati Monster, e un'esuberanza senza cadute di stile.

Cuori e motori ovvero l'epopea della Mille Miglia

Dal 1927 al 1957 la Mille Miglia accompagna l'Italia dalla prima industrializzazione alle soglie del boom economico. Porta per le strade i sogni e le passioni di un paese ancora contadino, affascinato da una modernità motorizzata e rombante. Daniele Marchesini, docente di storia contemporanea all'università di Parma e apprezzato scrittore di cose sportive, racconta le origini di questa corsa leggendaria e popolare, riallacciandosi alla storia dell'automobilismo e delle sue

gare e al contesto industriale di Brescia. Ne illustra poi l'organizzazione, la formula e lo svolgimento, l'entusiasmo che la corsa della freccia rossa suscitò durante il fascismo, la funzione che essa ebbe per l'industria automobilistica, la rinnovata fortuna nel dopoguerra, dedicando particolare attenzione agli incidenti e alle relative polemiche che infine portarono alla sua abolizione. Il volume riporta inoltre una vasta bibliografia, le classifiche e i percorsi delle 24 edizioni della Mille Miglia e



un piccolo ma significativo corredo fotografico proveniente da collezioni pubbliche e private. ■

Cuori e motori, Daniele Marchesini. Il Mulino Editore, Collana Biblioteca Storica, anno 2001. Formato 15.5x21cm, 283 pagine, testo in italiano, illustrazioni in b/n. Prezzo 18.08 euro.

[1] Enzo Ferrari (secondo da destra) osserva un'Alfa Romeo sperimentale alimentata a gas di gasogeno nel corso della «Mille Miglia» del 1933.

[2] Nel 1956, Maurice Michy vince nella classe 750cc indossando un impeccabile «Principe di Galles».