



1927-1977  
50° DELLA

**1000  
MIGLIA** 

EDIZIONE  
SPECIALE  
GIORNALE  
BRESCIA CLUB

Direttore  
A.G. ZANOLLI  
Responsabile  
GIOVANNI SPINONI  
Pubblicità  
MILENA GIAROLI

17-18-19 GIUGNO 1977

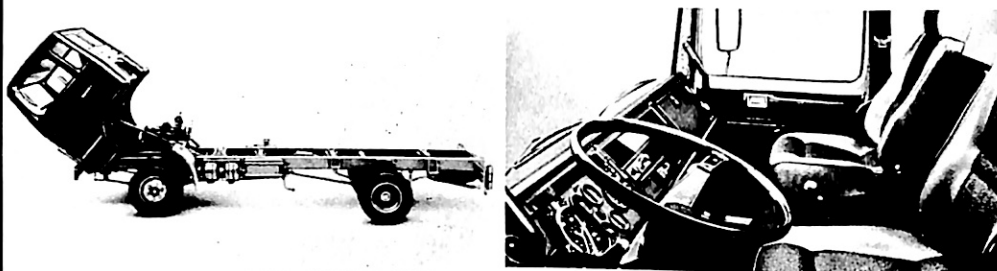
**TOSINI**  
Brescia via C.Cattaneo 20b - tel.030/53036

AGENZIA ESCLUSIVA per BRESCIA BERGAMO  
CREMONA DELLA COTINI OROLOGI  
orologi industriali e sportivi  
impianti antifurto e antincendio





## Nuovi SAVIEM serie J (da 5 a 13 t). Gli autocarri una generazione avanti.



**SAVIEM**   
VEICOLI INDUSTRIALI RENAULT

CONCESSIONARIA  
**INDUSTRIAL CAR**

Via Giovanni XIII - Rezzato - Tel. 2791832.

### Soluzioni d'avanguardia per una sicurezza completa.

Pensati e costruiti come dei grandi stradali, i nuovi autocarri SAVIEM serie J sono la risposta più avanzata ai nostri problemi di trasporto da 5 a 13 tonnellate. Una risposta che è il frutto della grande esperienza europea SAVIEM (è dal 1903 che costruisce solo veicoli industriali).

Nuova è la sicurezza: la struttura della cabina, realizzata con la tecnica aeronautica dei corpi cavi, offre la maggiore resistenza. La visibilità, grazie a più di 2 mq. di superficie vetrata, risulta eccellente. L'impianto frenante idropneumatico a doppio circuito, conforme al codice europeo, garantisce una frenata sempre efficace su ogni percorso e con ogni tempo.

### Confort da «gran turismo.»

Ogni dettaglio della cabina della serie J è stato studiato per dare il massimo confort: strumentazione esclusiva, straordinariamente ricca e ben visibile, portaoggetti numerosi, sedili anatomici regolabili in tutte le direzioni.

Particolarmente interessanti sono le soluzioni innovative dell'isolamento acustico - paragonabile a quello delle migliori autovetture - e della climatizzazione, addirittura superiore alle severe norme svedesi (+34° all'intero con -20° all'esterno).

### Redditività senza precedenti.

I modelli della serie J sono equipaggiati con delle nuove versioni dei collaudatissimi motori Diesel a 4 o 6 cilindri che hanno dato prova di tutto il mondo, con qualsiasi clima e sotto ogni latitudine, della loro eccezionale resistenza ed economia nei consumi.

Senza precedenti, per questa categoria di portata, sono anche la concezione «da gamma alta» del telaio, adattabili nel modo più economico a tutte le applicazioni di carrozzerie specifiche, e la cabina ribaltabile fino a 52°. Il ribaltamento si effettua con una sola mano anche sulle strade in pendenza; ciò facilita le ispezioni agli organi meccanici.

### Garanzia di oltre 100 punti di assistenza.

La serie J SAVIEM, in diversi modelli e passi, ha alle spalle una grande garanzia: le Concessionarie specializzate SAVIEM, pronte ad assistervi con rapidità ed efficienza in tutta Italia.

# BERZOINI

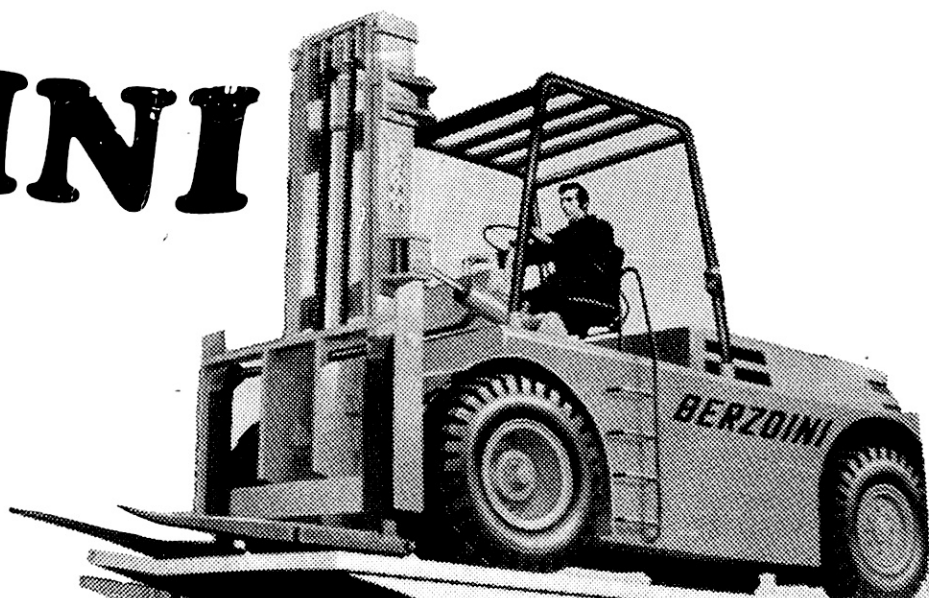
## CARRELLI ELEVATORI

DIESEL  
BENZINA  
ELETTRICI  
ELETTRONICI  
PORTATA DA 15 qt. A 300 qt.

Fuoristrada 4 ruote motrici

**Concessionaria  
INDUSTRIALCAR S.p.A.**

REZZATO: VIA PAPA GIOVANNI XXIII - TEL. 2791832



**BERZOINI**

*solleva il futuro*

PADIGLIONE N° 2

"2000"  
di cilindrata

"2000"  
di prestazioni

"2000"  
di sicurezza

"2000"  
di confort

"2000"  
di finiture

"2000"  
di qualità



**FIAT**

Nuova Fiat 132 "2000": il miglior modo di viaggiare

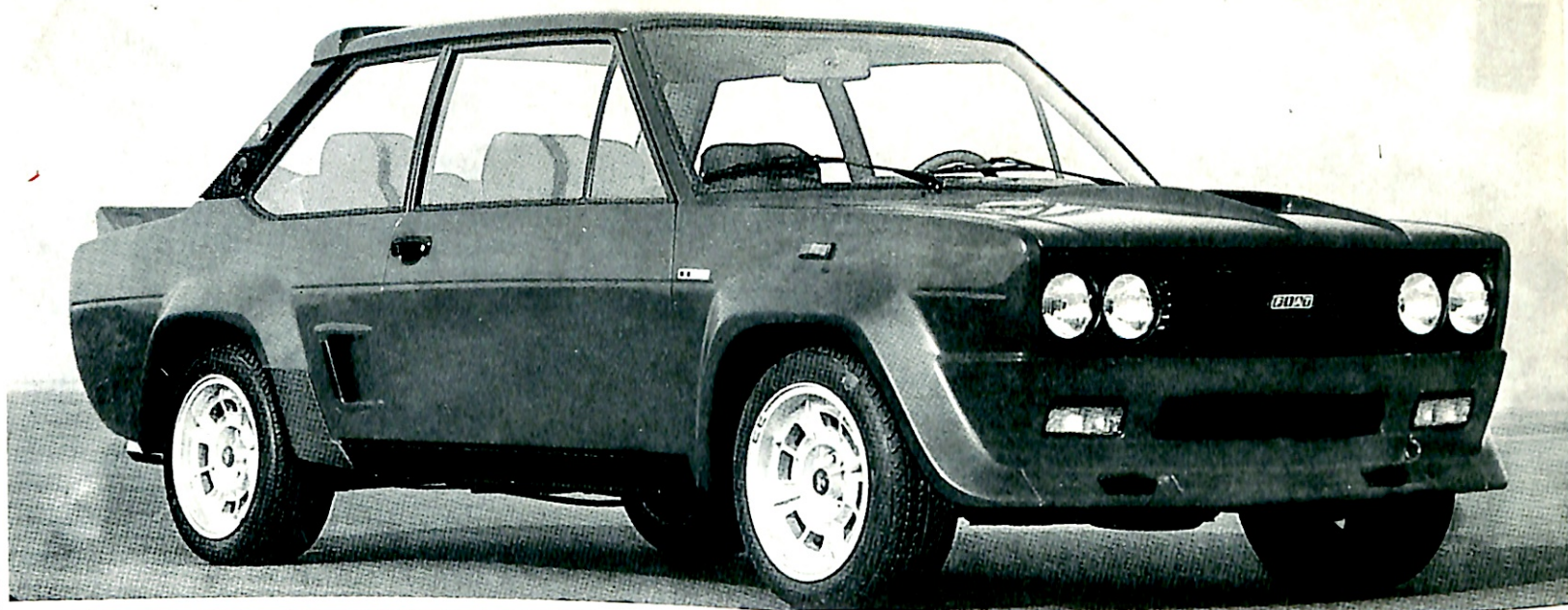
# ***Autochiari***

Concessionaria **FIAT**

Autovetture e veicoli commerciali  
Salone per vetture usate garantite  
Magazzino ricambi officina riparazioni

CHIARI - VIA BRESCIA 18/20 TELEFONO (030) 712632-3-4-5





concessionaria

**PASTORE & C.**

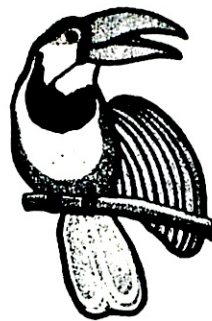
AUTOVETTURE E VEICOLI COMMERCIALI  
SALONE VETTURE USATE

MAGAZZINO RICAMBI AUTOVETTURE E  
**VEICOLI INDUSTRIALI**

OFFICINA E CARROZZERIA

**25100 BRESCIA**

Via Somalia n. 4-6  
Direzione Uffici Tel. 292061-2  
Magazzino Ricambi Tel. 292063



**creazioni  
sportive**

**tucano**

produzione: tute sportive, magliette per tutti gli sport  
abbigliamento per il tennis e per il tempo libero

**SPORTIVI RICHIEDETE  
«LA MAGLIETTA DEL 50°  
MILLE MIGLIA»**

**PRODOTTE IN ESCLUSIVA  
DA CREAZIONI SPORTIVE**

**tucano**

Produzione tute, magliette per tutti gli sport  
abbigliamento per tennis e per il tempo libero

**POSSIBILITÀ DI PERSONALIZZARE LA  
MAGLIETTA CON LA VOSTRA PUBBLICITÀ**





CONCESSIONARIA



VEICOLI INDUSTRIALI VENDITA ASSISTENZA  
brescia / via orzinuovi 14 / telefono 340112-346071



Industrial Vehicles Corporation



**SIMCA - CHRYSLER - SUNBEAM - MATRA SIMCA - CHRYSLER - MATRA**

# **La MATRA SIMCA Bagheera è fatta per scattare**



**Viale S. Eufemia 94 - Tel. 362262 - Brescia**

**RICAMBI ORIGINALI E ASSISTENZA**



# PRESENTAZIONE

*Cinquant'anni sono trascorsi da quando nel '27 è partita la prima «Mille Miglia».*

*Eravamo in tempi di crisi dell'automobilismo. Lo sport bresciano aveva subito lo smacco del trasferimento del circuito da Montichiari a Milano. Una tradizione che già registrava successi nazionali per la volontà di amici che avevano esaltante passione per l'automobilismo sportivo non doveva finire.*

*Fu così che dalle idee geniali di Castagneto, Maggi e Canestrini, con l'aiuto di Franzo Mazzotti, nacque la corsa che trovò felice nome in quelle di «Mille Miglia», essendo il percorso più di 1500 chilometri.*

*Indiscutibilmente la manifestazione, avventura che si presentava allora forse con incertezze superiori a quelle del viaggio sulla luna, ebbe subito grande successo. Le edizioni si susseguirono. La corsa su strada libera rappresentò un banco di prova dal punto di vista tecnico; stimolò la sistemazione di strade, ma soprattutto suscitò grande entusiasmo di folle.*

*Dalla prima vittoria Minoja-Morandi su «OM», vittoria tutta bresciana; al duello Varzi-Nuvolari; alle giornate trascorse in attesa del vincitore sul viale Rebuffone; tutto rappresenta pagine di una vicenda che noi, allora giovani, ricordiamo come uno dei motivi di grande entusiasmo.*

*Scuote ancora l'immaginazione la luce dei fari che nella notte fendevano le strade che si chiudevano in una siepe di gente ai bordi. Rimane quasi come un fatto romanzesco l'episodio di Nuvolari e Varzi quando il primo, spenti i fari, per togliere da ogni sospetto il grande antagonista, lo superò di sorpresa e vinse quella «Mille Miglia» con la media, allora sbalorditiva, di 101/Km./all'ora: era stato battuto così il muro dei 100 Km ed il fatto sembrava quasi prodigioso.*

*Venne la guerra; la corsa fu sospesa; ma all'indomani maturò subito la volontà di riprendere la grande «Mille Miglia».*

*Ed è da quel ten po che la mia partecipazione non fu solo quella dello spettatore, ma quella dell'amico degli organizzatori, per aiutarli a superare le difficoltà che erano molte e di ogni ordine: di natura psicologica, di natura finanziaria, di natura organizzativa.*

*Le polemiche non mancarono a rendere difficile l'impresa: si sosteneva che ben altre cose dovevano stimolare il nostro impegno, essendo le case distrutte, gli stabilimenti fermi, i più senza lavoro.*

*Ma non mancò il coraggio: si vinsero tutte le opposizioni e comincio in viale Rebuffone il secondo capitolo della grande corsa. Fu un crescendo incredibile e oserei affermare che, nella misura in cui l'Italia ricostruiva la sua vita, di pari passo progrediva in importanza la «Mille Miglia»; fu la corsa quasi la misura della nostra rinascita.*

*Ricordarne tutte le edizioni è cosa superflua nella circostanza del cinquantenario: esse sono nella memoria di tutti gli appassionati dell'automobilismo.*

*I vari momenti della grande corsa sono pagine di storia dell'automobilismo mondiale. Ovunque si vada il nome di Brescia è legato alla sua grande corsa. I nomi di Castagneto, Maggi e Canestrini sono nomi di protagonisti di uno sport che ha esaltato le capacità del lavoro italiano, il coraggio dei suoi piloti e l'intelligenza degli organizzatori.*

*Venne il momento della tragedia. La potenza delle macchine rivelò la sproporzione con le strade che costituivano il nastro della competizione. Venne il disastro di Guidizzolo.*

*La «Mille Miglia» fu vietata.*

*Vi furono discussioni per la ripresa delle corse motoristiche. Ottenuto dalle autorità il consenso, nacque una «Mille Miglia» di nuova edizione; ma il confronto con l'epopea delle grandi edizioni era troppo vicino, per cui generò insofferenze e non venne capita nel suo nuovo significato, il significato dei tempi nuovi che impedivano ai bolidi di correre sulle strade libere.*

*Una corsa mista - come nelle ultime tre edizioni - oggi sarebbe una continuazione di nuova forma della «Mille Miglia» di un tempo.*

*Siamo a cinquant'anni dall'inizio. L'Automobil Club di Brescia, spinto dal presidente Giacomo Ghidini, da G. Carlo Cavellini, da Vigliani e da tutti quelli che amano questo grande sport, ha allestito una rievocazione con le macchine d'epoca.*

*Che sia ancora vivo il ricordo delle «Mille Miglia» lo ha testimoniato la folle in viale Rebuffone per il Rally degli scorsi mesi e lo dimostra la richiesta di più di 200 equipaggi per il carosello storico (dei quali ne partiranno 100 con macchine verificate nella loro autenticità).*

*Il passaggio delle macchine susciterà sicuramente grandi emozioni; esse faranno il percorso tradizionale: Brescia-Bologna-Firenze-Roma.*

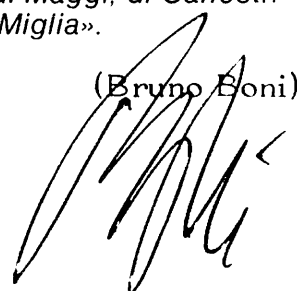
*La memoria ci riporta a quando sul Corso Zanardelli aspettavamo i passaggi ai vari controlli; sarà così anche nei prossimi giorni. Non sarà certamente e solo la corsa della nostalgia; sarà l'occasione più felice di rivivere una grande epopea, l'epopea dei motori; i tempi della nostra giovinezza; il segno della capacità di lavoro; la testimonianza delle grande passione sportiva.*

*Oggi ricordiamo la «Mille Miglia» tutti insieme come in una grande festa, la festa di una vicenda che ha dato nome nel mondo alla nostra città.*

*Domani dovremo impegnare le nostre energie perché la tradizione dell'automobilismo bresciano continui; deve continuare per dare ai giovani, in particolare, la possibilità di sfogare le loro frenesie, la passione per i motori, il bisogno del rischio, l'ebbrezza della velocità; tutte esigenze dell'irrequietezza soprattutto dei nostri giovani.*

*Non mancano le indicazioni e le possibilità di fare o, meglio, di trovare una soluzione che continui la nostra tradizione automobilistica nel nome di Castagneto, di Maggi, di Canestrini; nel nome della «Mille Miglia».*

(Bruno Boni)





**L'INGLESE  
S'IMPARA  
IN VIA  
F. CAVALLOTTI, 4  
TEL. 293166**



**THE BRITISH SCHOOL**  
per una risposta "yes" dalla vita.

**bs**  
THE BRITISH SCHOOL



## ONORANO LA CORSA

**On. Mario Pedini**

Ministro della Ricerca Scientifica e dei Beni Culturali

**Avv. Filippo Carpi De Resmini**

Presidente dell'Automobile Club d'Italia

**Dott. Girolamo di Giovanni**

Prefetto di Brescia

**Avv. Cesare Trebeschi**

Sindaco di Brescia

**Rag. Angelo Pileri**

Direttore Generale AGIP S.p.A.

**Ing. Nicola Tufarelli**

Responsabile Gruppo Automobili FIAT S.p.A.

**Dott. Vincenzo Moro**

Amministratore Delegato e Direttore Generale ALFA ROMEO S.p.A.

**Avv. Luca Cordero di Montezemolo**

Direttore Pubbliche Relazioni FIAT S.p.A.

**Dott. Gianmario Rossignolo**

Amministratore Delegato e Direttore Generale LANCIA S.p.A.

**Dott. Orazio Picciotto Crisafulli**

Assessore al Turismo-Sport della Regione Lombardia

**Cav. Lav. Ing. Enzo Ferrari**

Progettista e Costruttore

**Com.te Augusto Costantino**

Presidente Automotoclub Storico Italiano

**Rag. Milvio Maccari**

Presidente Azienda Autonoma di Cura Chianciano Terme

**Sig. Gino Arcangeli**

Presidente Azienda Autonoma di Soggiorno - Rimini

**Dott. Gino Palumbo**

Direttore della Gazzetta dello Sport

### Comitato-Organizzatore

**Presidente onorario:**

Prof. Bruno Boni

**Presidente:**

Comm. Giacomo Ghidini

**Vice Presidente:**

Ing. Giancarlo Cavellini

**Componenti**

(Consiglieri A.C.B.)

(Consiglieri M.W.V.C.C.)

Comm. Rag. Gius. Barba

Sig. Pier Luigi Bassini

Sig. Guido Berlucchi

Dott. Ippolito Claudani

Avv. Giuseppe Castelli

Rag. Gino Danieli

Sig. Alessandro Gialdini

Dott. Costantino Franchi

Cav. Lavoro Umb. Gnutti

Dott. Amedeo Gnutti

Comm. Adamo Pasotti

Dott. Giuseppe Lucchini

Comm. Emilio Polotti

Sig. Gianni Lumini

Rag. Paolo Rubagotti

Sig. Ugo Millul

Comm. Enrico Ranzanici

Prof. Aldo Ragazzoni

Dr. Giacomo Zanini

Dott. Manuel Vigliani

**Segretario della manifestazione**

Sig. Pier Luigi Bassini

**Addetto Stampa**

Dott. Manuel Vigliani

**Commissari Sportivi**

Dott. Costantino Franchi

Dott. Giuseppe Lucchini

Dott. Vittorio Palazzani

**Commissari Tecnici**

Rag. Gino Danieli

Sig. Ugo Millul

Sig. Giancarlo Sala

Dott. Carlo Bresciani

delegati A.C. Brescia

Sig. Edoardo Fittipaldi

Sig. Saro Rolandi

**Medico di gara**  
**Commissari di percorso**  
**Delegati A.S.I.**

# Giovanni Fracassi

Marcheno

tel. (030) 861125

Segheria

Legnami

Nazionali

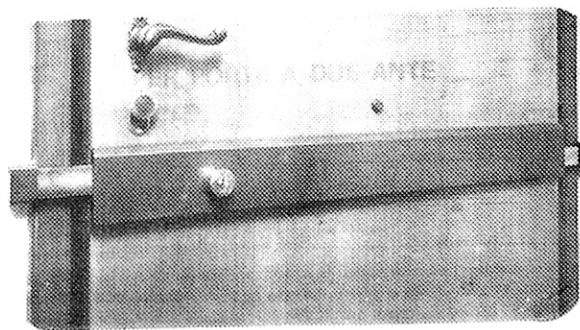
e Esteri

Cementi e Laterizzi

## DONESCHI FERRAMENTA

VIA CREMONA 202 - Tel. 42082

«LA SPRANGA»



- SERRATURE
- MECCANICHE
- ANTIFURTO



# **mirauto** s.a.s.

NUOVA CONCESSIONARIA



Piccola solo nel traffico e nel prezzo. Grande sempre!



È tutto più facile con una Fiesta:  
anche la manutenzione è  
semplificata, come in  
nessun'altra vettura analoga.

Vendita assistenza ricambi

Desenzano - via Marconi - Tel. (030) 9144435



# ELENCO ISCRITTI

n°	EQUIPAGGI	CITTÀ	VETTURA	ANNO
1	Morandi/X	Brescia	OM 665	1929
2	Guidotti/Bonini	Milano	ALFA 1750 SS	1929
3	Hepp/Bauer	Francoforte	ALFA RLSS	1925
4	Nagel/Nagel	Norimberga	Bentley	1926
5	Balestra/Casalotti	Brescia	Ansaldo 4 C	1926
6	Tolhurst/Green	Londra	OM 665 OHB	1929
7	Danieli/Franzini	Brescia	FIAT 509 S	1927
8	Schmidt/Nagel	Monaco	Alvis TD	1930
9	Kronenberger/Langer	Francoforte	Chevrolet 424	1932
10	Celli/Picchi	Forli	ALFA 8 C 2300	1932
11	Pasotti/X	Brescia	ALFA 1750	1927
12	Guerra/Mimmo	Ravenna	MG Magna	1932
14	Pancera/Quarenghi	Brescia	FIAT Siata 508	1933
15	Paterlini/Benaglia	Brescia	FIAT 508 S.	1933
16	Ratiglia/X	Biella	FIAT 508 Berl.	1933
18	Claudani/Claudani	Brescia	FIAT 508 CS	1933
19	Genovese/Cernetti	Treviso	FIAT 508 CS	1933
20	Fantino/Lana	Torino	FIAT 508 S.MM.	1935
21	Lurani/X	Milano	ALFA 1500 SS	1927
22	Villoresi/Nobis	Milano	FIAT 508 S	1934
23	Wittridge/Wittridge	Londra	Lagonda M 45	1934
24	Sangiorgi/Berardi	Verona	FIAT 508	1934
25	Feierabend/Feierabend	Norimberga	FIAT 508 S	1934
26	Antonietti/Paravani	Vicenza	Bugatti 57	1934
27	Lodico/Falchero	Torino	FIAT 508 CS	1934
28	Marelli/Cantaluppi	Como	FIAT 508 S	1934
29	Gehrcke/Gehrcke	Bonn	BMW 315/1S	1934
30	Mazzoni/Schiapparelli	Milano	BMW Frazer 315	1935
31	Favero/Bertocco	Parma	BMW 328 C.	1937
32	Rosina/Bordoni	Torino	FIAT 508 S	1935
33	Frisoni/Frisoni	Bologna	FIAT 508 S	1935
34	Ragazzoni/Carrara	Brescia	Morgan 4 GRS	1936
35	Delattre/Ponzone	Torino	FIAT 508 CS	1936
36	Ardesi/Minessi	Brescia	FIAT 508 CS	1936
37	Knochlein/Knochlein	Norimberga	BMW 328	1938
38	Sauer/Holger	Norimberga	BMW 328	1938
39	Balsamo/Balsamo	Torino	BMW Frazer	1938
40	Gallotti/Carrara	Brescia	Morgan Sport	1938
41	Falkenhausen/Hanne	Wimbach	BMW 328 MM	1940
42	Arborini/Teodori	Ferrara	Talbot Lago	1939
43	Burckhardt/Knecht	Zurigo	BMW 328	1938
44	Garrone/Tiberti	Alessandria	Lancia Aprilia	1946
45	Marri/Marri	Modena	AR F. Oro	1947
46	Molella/Galuppi	Frosinone	FIAT 1100 S.103	1947
47	Danieli/Comelli	Brescia	FIAT 1100 S	1947
48	Palazzani/Cervio	Brescia	Stanguellini 1100	1947
49	Biselli/Taddei	Pistoia	FIAT 1100 S	1947
50	Galassi/Petracci	Forli	Cisitalia 202	1947
51	Cappellato/Martinetti	Torino	Moretti 750	1952
52	Avalle/Avalle	Torino	Cisitalia 202 SC	1948
53	Lombardi/Luppi	Genova	Cisitalia 202 B	1949
54	Dorella/Niero	Venezia	Cisitalia 202 SC	1949
55	Rondo/Bella	Udine	ALFA 2500 S.S.	1949
56	Mondelli/Guiduzzi	Bologna	Zagato 1100	1950
57	Gatti/Lotti	Forli	Oscia MT4	1949
58	Vigasio/De Marmels	Brescia	MG TD	1951
59	Brighenti/Brighenti	Bologna	Giaur 750 S	1951
60	Saporetti/X	Ravenna	Lancia B 10	1948
61	Marchese/Vistarini	Pavia	Cisitalia 33 B	1951
62	Marinai/Marinai	Firenze	Moretti Corsa	1951
63	Rupolo/Cavedon	Pordenone	Gilco G 750 S	1952
64	Molino/Molino	Milano	Jaguar XK 120	1952
65	Tenconi/X	Milano	Ermini 1100 S	1952
66	Tenconi/Bandera	Milano	FIAT 8V	1952
67	Dusio/Balestra	Vicenza	Cisitalia 202 D	1952
68	Delli Ponti/Bonfioli	Milano	ALFA 1900 S	1953
69	Vecchia/X	Brescia	MG TF	1953
70	Valzelli/Vaizelli	Brescia	MGX PA/TD	1953
71	Gallignani/X	Ravenna	Jaguar XK150	1953



la famiglia  
il patrimonio  
il proprio avvenire  
si proteggono con una  
polizza vita



Assicurazioni  
**Ausonia**

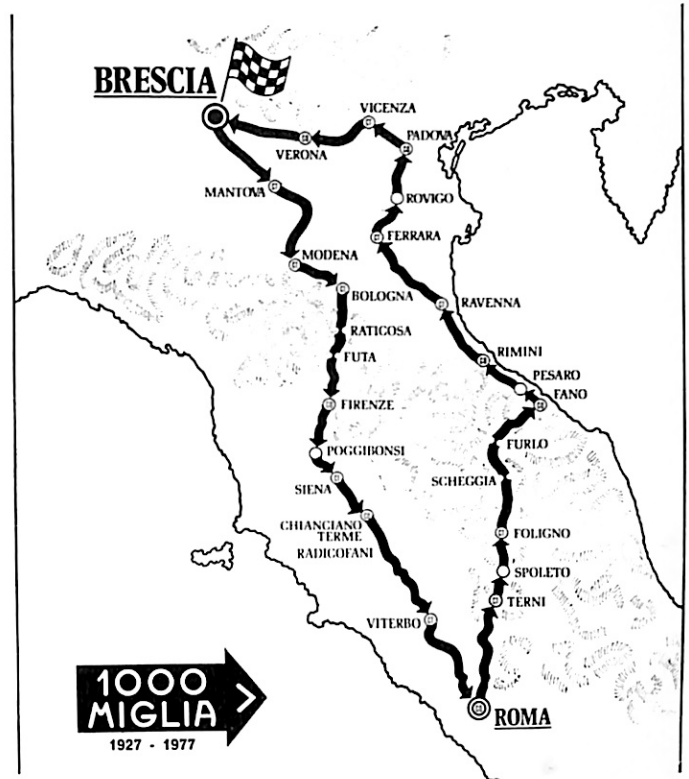
**Agenzia generale di Brescia**  
Via G. Galilei 85 - Tel. 391767-8-9  
**Brescia**



# ELENCO ISCRITTI

72	Salvetta/Campolongo	Trento	ALFA 1900 TI	1953
73	Sanesi/Moroni	Milano	ALFA 3000 CM	1953
74	Bowles/Bowles	Londra	Jaguar XK 120	1953
75	Montalenti/X	Torino	Aurelia B20	1954
76	Lazzari/Therao	Brescia	MG TF	1954
77	Schmidt/X	Colonia	Ferrari 500 M	1954
78	Baghetti/Piazzi	Milano	FIAT 8 V	1954
79	Stanga/X	Brescia	Stanga 750 S	1955
80	Zanotti/X	Brescia	Iso Isetta	1955
81	De Agostini/De Agostini	Mantova	Osca 1500 S	1956
82	Lucchini/Bersi	Brescia	Mercedes Guly.	1955
83	Serena/Mariani	Torino	Aurelia B 20	1955
84	Medici/X	Reggio E.	Lister Jaguar	1955
85	Mascarotti/Crovetto	Genova	Fiat 8 V	1955
86	Malvicini/Malvicini	Genova	Mercedes 300 SL	1955
87	Taruffi/Rancati	Torino	Aurelia B 20	1956
88	Pibarot/Pibarot	Parigi	Porsche 550	1955
89	Scarselli/Rosati	Brescia	ALFA Giulietta	1956
90	Tomassini/Tomassini	Terni	FIAT Zag. 8 V	1956
91	Beltramo/Levati	Sassari	Cisitalia 303 F	1953
92	Valenzano/Bonetto	Torino	Aurelia B 20	1956
93	Bongrani/Bongrani	Milano	Austin Healey	1956
94	Aronello/Aragno	Torino	Aurelia B 20	1957
95	Bondi/Rossi	Brescia	Jaguar XK 150	1957
96	Panigoni/Zapf	Brescia	BMW 507	1957
97	Rodriguez Valdes/Vicini	Roma	Mercedes 300 SL	1957
98	Ambrosi/X	Verona	ALFA Giulietta SS	1957
99	Muraron/Millanta	Milano	ALFA Giulietta	1957
100	Piccolo/Piccolo	Pisa	Mercedes 300 SL	1957
101	Colfi/Novarese	Milano	Aurelia B 20	1957
102	Bacchi/X	Forli	CIS. Nuvolari	1947
103	Medici/X	Reggio E	Lancia Astura	1938

# PERCORSO



**MILLE MIGLIA STORICA - «TROFEO AGIP»** - La manifestazione è riservata alle vetture sportive o comunque significative costruite negli anni dell'arco della Mille Miglia e cioè dal 1926 al 1957. La manifestazione di regolarità è articolata in tre tappe: giorno 17 giugno - 1.a tappa BRESCIA-CHIANGIANO T. - giorno 18 giugno - 2 tappa CHIANGIANO T. - ROMA-RIMINI - giorno 19 giugno - 3 tappa RIMINI-BRESCIA.

# ES S.p.A.

## ALFA ROMEO SPORT BRESCIA

SEDE SOCIALE: 25100 BRESCIA, VIA TURATI, 34  
TEL. 030/293.484 - 293.244





## HANNO VINTO LE 24 MILLE MIGLIA

Anno	Equipaggio	Macchine cilindr.	Numero cilindri	Potenza (cv)	Km	Media in km/h
1927	Minoja-Morandi	OM 2000 cc	6	80	1628	77,238
1928	Campari-Ramponi	ALFA ROMEO 1500 cc	6	84	1618	84,128
1929	Campari-Ramponi	ALFA ROMEO 1750 cc	6	90	1621	89,688
1930	Nuvolari-Guidotti	ALFA ROMEO 1750 cc	6	102	1635	100,450
1931	Caracciola-Sebastian	MERCEDES 7000 cc	6	280	1635	101,147
1932	Borzacchini-Bignami	ALFA ROMEO 2300 cc	8	150	1639	109,884
1933	Nuvolari-Campagnoni	ALFA ROMEO 2300 cc	8	160	1650	114,747
1834	Varzi-Bignami	ALFA ROMEO 2600 cc	8	230	1615	108,575
1935	Pintacuda-Della Stufa	ALFA ROMEO 2600 cc	8	240	1615	114,307
1936	Brivio-Ongaro	ALFA ROMEO 2900 cc	8	250	1597	121,622
1937	Pintacuda-Mambelli	ALFA ROMEO 2900 cc	8	255	1597	114,747
1938	Biondetti-Stefani	ALFA ROMEO 3000 cc	8	250	1621	135,391
1940	Hanstein-Baumer	BMW 2000 cc	6	120	1486	166,723
1947	Romano-Biondetti	ALFA ROMEO 2900 cc	8	260	1826	112,238
1948	Biondetti-Navone	FERRARI 2000 cc	12	120	1829	121,227
1949	Biondetti-Salani	FERRARI 2000 cc	12	130	1592	131,456
1950	Marzotto G.-Crosara	FERRARI 2340 cc	12	160	1682	123,209
1951	Villoresi-Cassani	FERRARI 4100 cc	12	250	1563	121,822
1952	Bracco-Rolfo	FERRARI 2700 cc	12	210	1563	128,591
1953	Marzotto g.-Crosara	FERRARI 4100 cc	12	280	1512	142,347
1954	Ascari	LANCIA 3300 cc	6	270	1596	139,645
1955	Moss-Jenkison	MERCEDES 3800 cc	8	280	1596	157,550
1956	Castellotti	FERRARI 3500 cc	12	280	1596	137,442
1957	Taruffi	FERRARI 3800 cc	12	350	1596	152,632



**RMM**  
**radio**  
**monte**  
**maddalena**

Stazione radio privata locale  
FM 98 MHz Brescia  
FM 89 MHz Lago di Garda-Iseo  
Via Fausto Gamba, 8  
tel. 030/396469-392632

EDO Pubblicità  
concessionaria esclusiva  
per pubblicità

**radio**  
**monte**  
**maddalena**

BS. via F. Gamba, 8  
tel. 030/392632-395782

Publiepi  
MI tel. 02/4697051



# Nacque 50 anni fa la più bella e pura gara automobilistica Ricordo della Mille Miglia

Quel 26 marzo 1927 era una data importante. Era un sabato e c'era, al Liceo Scientifico di Parma, un «esame in classe», ma c'era, anche e soprattutto, il passaggio, al mattino, della Mille Miglia, della prima Mille Miglia. Non era neppure il caso di discuterne: nonostante l'importanza dell'esame, un'ora prima dei passaggi ero già al posto di controllo. Con il risultato che venni rimandato a ottobre in matematica. Credo di essere stato così la prima vittima della Mille Miglia.

Sono passati cinquant'anni dalla prima edizione di questa corsa meravigliosa, che resta una delle massime nella

storia dell'automobilismo agonistico, e per chi ha avuto la fortuna di poterle seguire tutte vivendone intensamente l'atmosfera, scriverne è ora quasi un riviverle. A quei tempi di corse non se ne organizzavano molte, ma erano tutte importanti. I giornalisti che scrivevano di automobilismo erano pochissimi, ma ottimi. I tre grandi erano Bradley in Inghilterra, Faroux in Francia e, in Italia, Canestrini, che dei tre era il più giovane. Il suo primo servizio l'aveva fatto in occasione del Gran Premio di Francia nell'agosto del 1924, quando debuttò e vinse clamorosamente la nuovissima Alfa Romeo «P-2». Erano giornalisti che

scrivevano unicamente e con grande maestria di automobilismo e di corse. È a quel grande giornalista che fu Faroux che si devono le «24 Ore» di Mans. È al nostro Giovanni Canestrini che si devono le Mille Miglia. Fu, è vero, aiutato per l'organizzazione dall'infaticabile Castagneto e, per i primi indispensabili finanziamenti, dai suoi amici conti Maggi e Mazzotti, ma l'idea fu sua. È doveroso, prima di scrivere della Mille Miglia, ricordare affettuosamente il suo ideatore Giovanni Canestrini.

Le Mille Miglia disputate furono ventiquattro. Ne faremo qui una breve, sintetizzata rassegna.

La prima Mille Miglia fu una sorpresa. Le strade non erano asfaltate e la sopraelevazione delle curve all'esterno era del tutto sconosciuta. Per di più la corsa di sarebbe svolta anche durante la notte dal sabato alla domenica su strade polverose che sarebbero state praticamente aperte al traffico. Vi era una infinità di interrogativi, non ultimo quello sul numero delle vetture che sarebbero effettivamente giunte al traguardo. Il risultato fu superiore alle più ottimistiche previsioni. Non solo i classificati furono un numero inaspettato, ma anche le medie parziali e totali sensibilmente superiori al previsto.

La lotta era circoscritta tra le Alfa Romeo, le Lancia e le OM. Con l'«RLSS» 6 cilindri 3000 cc che rendeva 85 HP e superava i 140 km/h, l'Alfa Romeo disponeva della vettura più potente e più veloce. La Lancia, con il suo tipo «Lambda», un 4 cilindri a V stretto da 2500 cc, aveva tuttavia il grande vantaggio della sospensione anteriore a ruote indipendenti, caratteristica questa che consentiva di marciare più velocemente sui numerosi e lunghi tratti a fondo sconnesso. Le OM infine, delle 6 cilindri 2 litri a valvole laterali, erano più o meno pari alle Lancia in velocità, ma avevano motori sanissimi, in migliori - direi - più facili condizioni di funzionamento. Brilli Peri, che aveva vinto nel 1925 con la «P-2» il primo campionato del mondo, prese il comando, giunse a Roma in sole 7 ore e 11 minuti alla media di 81 km/h, e sembrava sicuro dominatore. Ma, a Terni, la sua vettura cedette. E fu a Terni che l'ormai vecchia, gloriosa Alfa Romeo «RLSS», che aveva vinto tante corse compresa la Targa Florio, morì. In battaglia, come un cavaliere del buon tempo antico al suo ultimo torneo. Vinse così l'OM, con grandissimo giubilo dei bresciani, che piazzò ai primi tre posti la sua 2 litri a valvole laterali! Il vincitore, alla media di 77 km/h, fu Minoia, pilota di gran classe, fortissimo su circuito e su strada. Due Lancia seguivano le OM, precedendo Maggi, uno degli artefici della corsa che aveva aperto, con una Isotta Fraschini «8A», le partenze della prima Mille Miglia, in coppia con il famoso Bindo Maserati.

La prima Mille Miglia, che alcuni avevano definito un esperimento senza seguito, ritenendo che solo qualcuno dei partenti sarebbe giunto, fuori tempo massimo, faticosamente al traguardo, si era risolta in una clamorosa affermazione e fu l'inizio di una lunga serie di edizioni, che si protrasse (tolta la parentesi della guerra e la sospensione del 1939) per trenta anni.

Nel 1928 iniziò la serie delle vittorie Alfa Romeo, undici fino al 1947, con le sole interruzioni del 1931 e 1940. Nell'inverno del 1923 Jano era passato

dall'Ufficio Tecnico Fiat a quello dell'Alfa Romeo, dedicandosi alla costruzione di quella Grand Prix, la «P-2», che sconfisse nelle corse della formula allora vigente indistintamente tutte le sue avversarie. Dopo avere perfezionato le ultime serie della «RL 3000», aveva impostato in seguito la progettazione di nuove vetture su modernissimi concetti che ne mutavano completamente la fisionomia e davano un nuovo indirizzo alla produzione della Casa. Abbandonata la grossa pesante vettura di 3 litri, Jano progettò pertanto quella famosa «1500» che, evolvendosi ininterrottamente, può ritenersi l'antenata delle odierne vetture milanesi. Quella piccola «1500» aveva infatti una caratteristica per quei tempi eccezionale: e cioè due assi a camme in testa, soluzione adottata allora quasi unicamente per vetture Grand Prix, e dal 1927 fino a oggi per mezzo secolo - l'Alfa Romeo è restata, ininterrottamente, fedele a tale soluzione, che ne caratterizza la produzione. Apparve così nel 1928 a Brescia una minuscola, elegante, agevole 1500 cc a 6 cilindri, il cui motore sovralimentato rendeva 80 HP a circa 5000 giri. In confronto alle pesanti Alfa del passato sembrava una zanzara. Nel frattempo Bugatti, compresa la grande importanza della Mille Miglia, aveva iscritto una formidabile squadra composta da due grandi assi italiani, Bordino e Brilli Peri, e da un «principiante» italiano che si sarebbe rivelato per molti, compreso il sottoscritto, il più grande dei piloti: Nuvolari. Le Bugatti, vetture molto interessanti, erano nuove 8 cilindri 2 litri, derivate dalla Grand Prix tipo «35», che sfioravano i 160 km/h: quindi le più veloci tra le partecipanti dato che la piccola Alfa Romeo toccava i 155 km/h. Anche le squadre Lancia e OM si potevano considerare di primissimo piano. E infatti non smentirono le previsioni. Tecnicamente la corsa fu molto interessante per la varietà di tipi di auto concorrenti. La lotta iniziale si svolse, come previsto, tra l'Alfa Romeo di Campari e le Bugatti. Nuvolari prese subito il comando, davanti a Brilli



Morandi vincitore della prima 1000 Miglia con la brescianissima OM.



I quattro ideatori della più bella e famosa corsa automobilistica del mondo



## RICORDO DELLE MILLE MIGLIA

Peri (con un caratteristico berretto da soldato col sottogola e un grosso fischio al collo per chiedere strada) e a Bordino. Poi Campari, a Roma però Campari era primo per sopravvenute noie ai freni delle tre Bugatti, posizione che mantenne fino a Brescia, seguito dalla OM di Mazzotti che, come Maggi, l'altro fondatore della Mille Miglia nel 1927, aveva voluto partecipare alla corsa, e dallo stradista Gismondi con la Lancia «Lambda». Anche questa seconda edizione fu una affermazione sia dal lato tecnico sia dal lato organizzativo, e la Mille Miglia, ormai lanciata, stava per divenire una delle più importanti corse del mondo, la più bella, e poteva contare sul maggior numero di spettatori: milioni di spettatori per i quali un passaggio della Mille Miglia voleva dire una notte in bianco, una notte di festa.

Nel 1929 Jano, viste le caratteristiche delle vetture avversarie di maggiore cilindrata, maggiorò la piccola 1500 cc portandola a 1750 cc. Nacque così quella famosa «1750» che oggi ancora fa venire l'acquolina in bocca ai patiti di vetture d'epoca. I fatti diedero ragione a Jano perché, nella terza Mille Miglia, la 8 cilindri «1800» Maserati di Borzacchini costituì fino al momento del s...

gravissimo per l'Alfa Romeo. Anche il 1929 vide la vittoria di Campari, seguito dalla OM di Morandi, che aveva già vinto con Minoia nel 1927, e dall'altra Alfa Romeo del giovane astro nascente Varzi.

Ancora più interessante la Mille Miglia del 1930. Si superarono i 100 km/h di media e Nuvolari, che disponeva di una vettura efficientissima (110 HP e 160 km/h) e della preziosa assistenza di una grande Casa, rivelò la sua classe. Interessanti dal lato tecnico anche le OM «2200» 6 cilindri a valvole laterali, munite però di compressore, che rendevano 95 HP e marciavano a 150 km/h. Molto temibile per le Alfa Romeo la 8 cilindri Maserati «2000» di Arcangeli.

Motivo di preoccupazioni costituiva anche la 7 litri Mercedes con compressore della potenza di 250 HP guidata dai migliori corridori tedeschi, Caracciola e Werner. Quest'ultimo aveva vinto, sia pure fortunatamente, la Targa Florio 1924. Come previsto, Arcangeli si portò in prima posizione, ma per l'affrettata preparazione la macchina non resistette alle sollecitazioni cui venne sottoposta dal suo irruente pilota. La Mercedes, pesantissima, non poté competere con le agili Alfa Romeo e si classificò sesta. Mancata l'attesa lotta tra l'Alfa Romeo, la Maserati,

la OM e la Mercedes, l'interesse di questa Mille Miglia si concentrò durante la notte sulla battaglia tra Nuvolari e Varzi, la prima di tante. Vinse Nuvolari. Nel 1931 fu la volta della Mercedes con Caracciola. In vista della partecipazione di questa temibile vettura che era stata nel frattempo sensibilmente alleggerita e potenziata, Jano aveva deciso di portare a Brescia le nuovissime 8 cilindri «2300» compressore, vetture appena collaudate. Campari tuttavia non aveva molta fiducia sull'iniziale comportamento di queste 8 cilindri appena collaudate e insistette per avere una vecchia «1750». Ebbe ragione. Le «2300» infatti subirono gravi noie

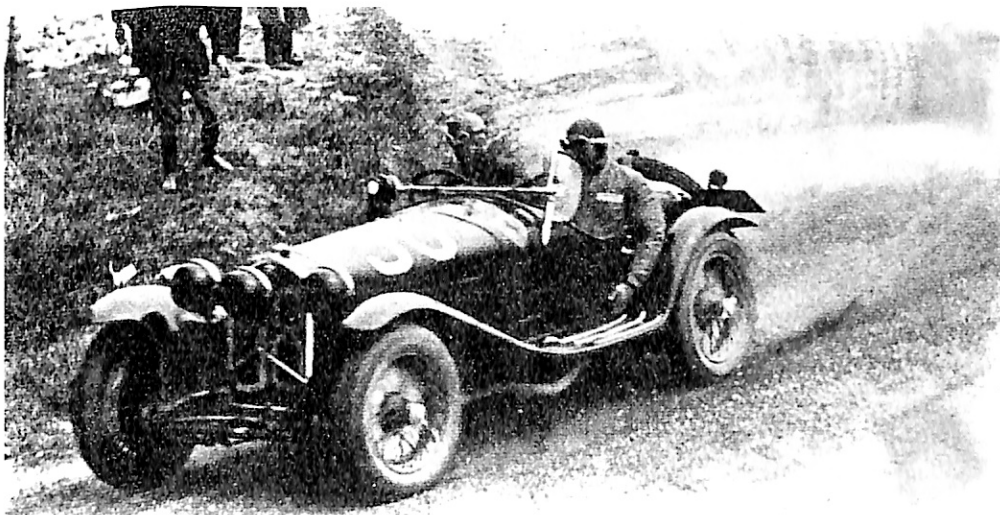
alle gomme e quanto ad assetto non si dimostrarono in condizioni ideali: anche in montagna, loro terreno preferito, furono in difficoltà. La prima Alfa Romeo fu la piccola «1750» giunta a Brescia con 10 minuti di distacco da Caracciola. La vittoria della Mercedes ferì l'orgoglio degli sportivi italiani, però servì ad aumentare all'estero l'interesse per la Mille Miglia, che diveniva ormai gara di indiscussa fama mondiale, dalla fisionomia del tutto particolare. Ad essa aderivano infatti i più grandi piloti del mondo, e centinaia di corridori di ogni età e condizione, per i quali il solo partecipare alla Mille Miglia e ricevere la famosa placchetta nominativa da apporre alle loro vetture era motivo d'orgoglio e costituiva l'unico premio.

Negli anni 1932, 1933, 1934 vinsero ancora le

Alfa Romeo «2300» con Borzacchini, che compì il tratto Ancona-Bologna a 142 di media, Nuvolari e Varzi, il quale nel 1934 batteva finalmente alla Mille Miglia il suo grande rivale. Raggiunto da Varzi, partito 4 minuti dopo di lui, Tazio a Venezia sul ponte della Laguna ebbe un gesto di rassegnazione; forse l'unico della sua carriera. Interessante era stata - nel 1932 - anche la comparsa e l'affermazione con il loro secondo posto della coppia dei giovani «gentlemen» Trossi e Brivio, che dovevano giungere ambedue alle maggiori vette dell'automobilismo mondiale.

Il 1935 è importante perché giunse prima una vera vettura Grand Prix. Quale «formula 1» odierna - con questi Gran Premi dal ridicolo minipercorso di 250/300 km - potrebbe

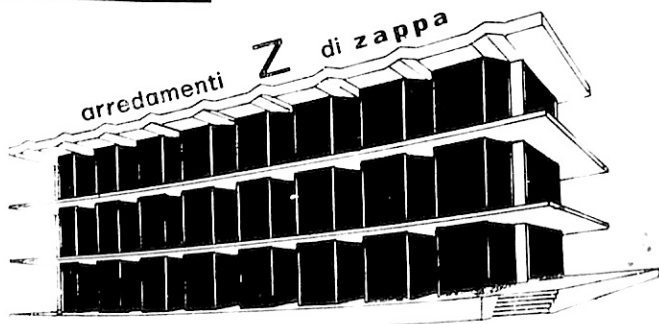
continua



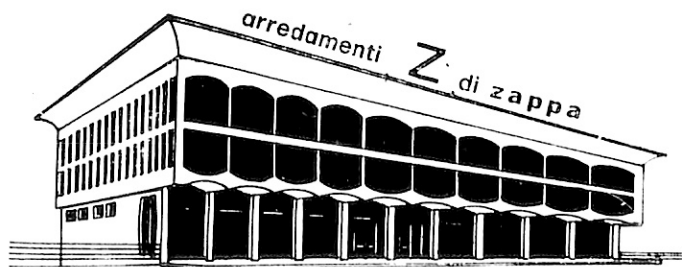
Nuvolari in azione con l'Alfa Romeo. Il famoso pilota mantovano vinse la Mille Miglia nel 1930 e nel 1933.

# arredamenti zappa

## il mobilificio piú grande di brescia e provincia



**rezzato (brescia)**  
statale padana superiore  
tel. 2791358



**castenedolo (bs)**  
via brescia  
tel. 2731697



## RICORDO DELLE MILLE MIGLIA

puntare a un exploit del genere? Si giunse in ogni caso a questa esasperazione quando Maserati decise di affidare a Varzi una vettura sport con motore Grand Prix a 8 cilindri con compressore di 3700 cc. Per correre ai ripari alla Scuderia Ferrari, che nel frattempo rappresentava l'Alfa Romeo alle corse, si decise di impiegare per la Mille Miglia una Grand Prix «P-3». Purtroppo questa era una monoposto. Venne pertanto allargata all'altezza del posto di guida la carrozzeria nella misura massima possibile per potervi sistemare il secondo pilota, richiesto dal regolamento. Pintacuda, già affermatosi in importanti corse su strada, fu scelto da Ferrari per condurre questa mono-biposto e suo compagno di corsa fu il marchese Della Stufa di Firenze che eroicamente sopportò per 14 ore i disagi del minucolo abitacolo. Dopo il ritiro di Varzi questa soluzione di fortuna si dimostrò da un lato inutile, interessante però dall'altro perché con la vittoria di Pintacuda si ribadì il concetto che i Gran Premi non erano superflue esibizioni,

come quelli attuali disertati dalle grandi Case, ma effettivamente servivano al miglioramento della produzione di serie. Dopo questo collaudo il motore della «P-3» venne infatti prodotto in serie e venduto su vetture sport.

Gli anni 1936, 1937, 1938 segnano la continuazione delle vittorie dell'Alfa Romeo. Nel 1936 è il giovane Brivio con una vettura sport derivata dalla «P-3» del 1935 a giungere primo a Brescia, precedendo di 32 minuti Pinta-

cuda. Nel 1937 si ebbe l'offensiva francese con le Delahaye e le Talbot: il vincitore fu però ancora Pintacuda, sotto un diluvio. Nel 1938 si impose per la prima volta Biondetti, e la media salì a 135 km/h. Nel 1939 la Mille Miglia a cau-

sa di un gravissimo incidente avvenuto l'anno prima a Bologna non si disputò. Nel 1940, nonostante fosse iniziata la seconda guerra mondiale, la Mille Miglia venne corsa sul velocissimo circuito Brescia-Cremona-Mantova chiuso al traffico. Fu il mio allegro amico Von Hanstein con la BMW a vincere. Indiscutibilmente. Nel 1936 la BMW aveva prodotto una agile vettura sport 2 litri sei cilindri 80 HP, la famosa «328», che era stata gradatamente elaborata fino a raggiungere nel 1949 nei tipi speciali della Casa i 120/125 HP. Nel 1940 non era ammesso il compressore e l'Alfa Romeo aveva iscritto le sue nuove «2500» a 6 cilindri che, avendo un minore rendimento per litro della BMW avevano più o meno la stessa potenza, con un peso - purtroppo - maggiore. Vettura dunque più leggera - a parità di potenza - dell'Alfa Romeo e dotata di carrozzeria molto aerodinamica (opera della carrozzeria Touring di Milano) la BMW non ebbe difficoltà ad affermarsi. Non ho dati sottomano ma sono certo

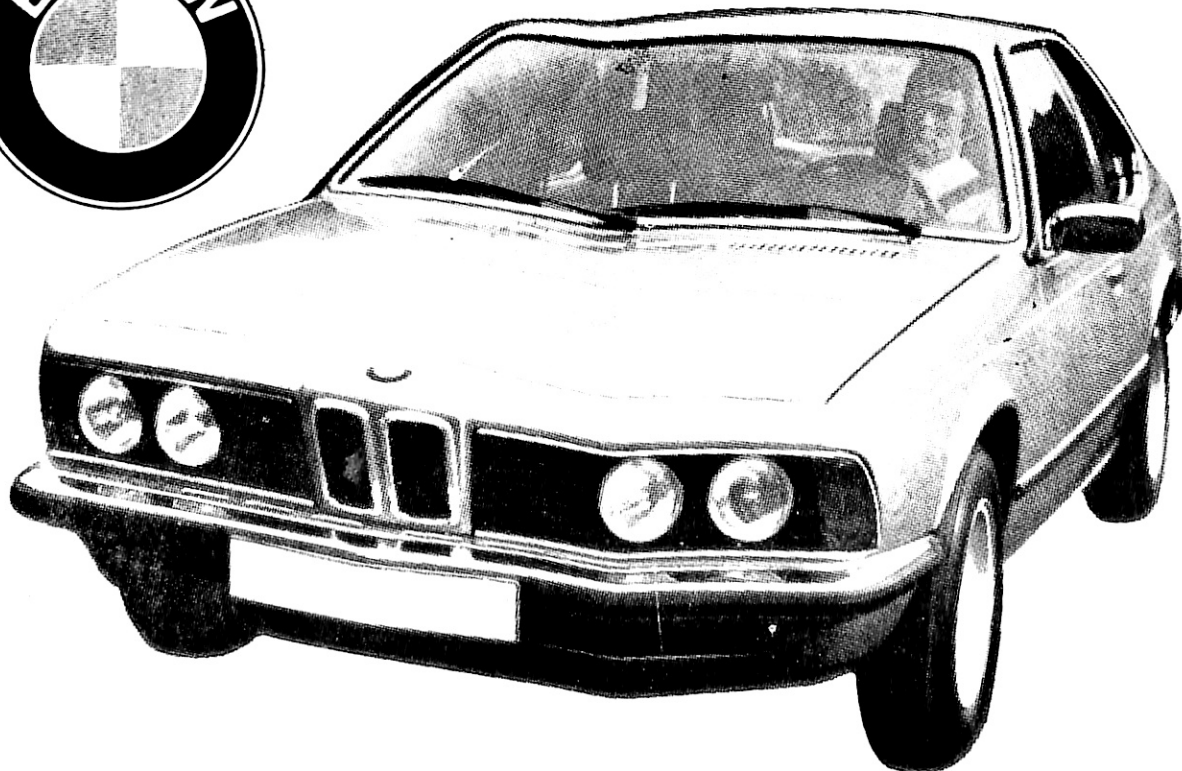
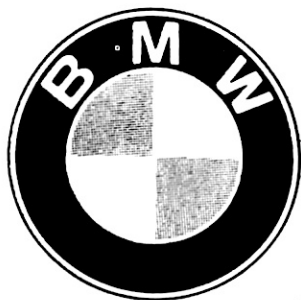


Castagneto assiste ad una partenza della 1000 Miglia del 1938.

continua

# Nanni Nember

Via Malta, 74 - Trav. IV  
Telefoni 53.327 - 51.169 - 51.421  
25100 BRESCIA



# MAIFREDI & C. s.a.s.

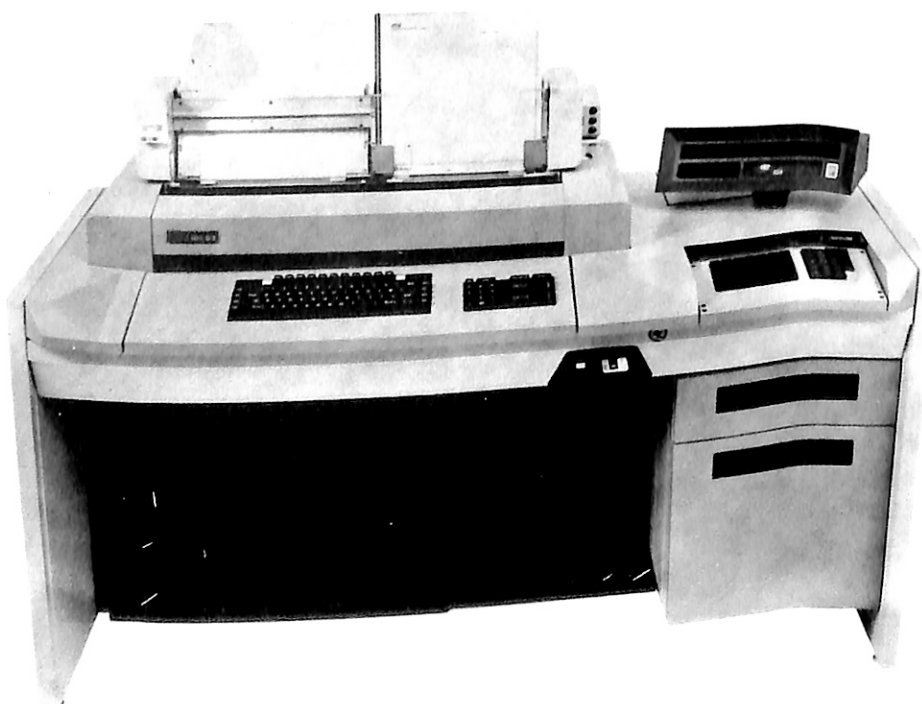
via Malta 12 - Tel. 03-54527 - Brescia.



**IME**  
131 PD. Calcolatrice elettronica scrivente con visore.



nim **IME**  
calcolatrici elettroniche tascabili.



**IME**  
100,03 sistema modulare per la gestione aziendale.

**DISTRIBUTORE PER BRESCIA  
DELLA IME**

**UNA SOCIETÀ  
MONTEDISON SISTEMI**





NUOVA 132 2000 : HA PERFEZIONATO IL MIGLIOR MODO DI VIAGGIARE

# FRATELLI BERTOLOTTI

di ROBERTO BERTOLOTTI & FIGLI

**Concessionaria FIAT**

Tel. (030) 58332 - 42190 - 25100 BRESCIA - Viale Venezia, 20

**vendite rateali SAVA**

**prove e dimostrazioni**



Salviamo la nostra salute  
e il vostro motore  
**L'auto ben curata  
costa meno e viaggia sicura**  
Chi non inquina  
consuma meno benzina

A Bovezzo via dei Prati 1 - Tel. 2711103

**L'AUTOFFICINA RACCOMANDATA A.C.I.**

**GM<sup>2</sup>** di Grasselli Mario e figlio

**RISOLVE I PROBLEMI DELLO SMOG E  
DEL CONSUMO** Con il dispositivo **GM<sup>2</sup>** doppio vantaggio



**GM<sup>2</sup>**

**CON BANCO DI PROVA E PAT. ANTISMOG  
AI SOCI ACI CONTROLLO ANTISMOG GRATUITO**

GM<sup>2</sup> è venduto in tutta Italia dalla S.I.L.M.A.

## ECONOMIA

La migliore carburazione conferisce maggior spunto di ripresa al motore, con **minor consumo di carburante**, a parità di velocità oraria, del 15% circa.

Il distanziatore economico antismog GM<sup>2</sup> consiste in un diaframma brevettato, realizzato con materiale speciale rinforzato da una fibra telata incorporata altamente resistente alle temperature elevate e particolarmente elastico.

Il distanziatore brevettato GM<sup>2</sup> viene prodotto in 6 modelli diversi, al fine di poter equipaggiare di tale dispositivo il 95% circa delle vetture in circolazione, equipaggiate con carburatore.

## SMOG

Conseguentemente alla perfetta «bruciatura» di tutta la benzina, i gas di scarico contengono sostanze tossiche in percentuali assolutamente trascurabili, molto inferiori a quelle tollerate dalle vigenti leggi antinquinamento (meno 20% ossido di carbonio e meno 15% idrocarburi incombusti).

## RICORDO DELLE MILLE MIGLIA

di non sbagliare affermando che il giro più veloce compiuto dalla Alfa Romeo fu inferiore alla media generale di Von Hanstein. Vittoria dunque chiarissima, anche se quella non fu una vera Mille Miglia. Molto interessante anche il fatto - ma notato e oggi, naturalmente, del tutto sconosciuto - che la primissima vettura da corsa a iniezione che sia apparsa fu un'Alfa Romeo partecipante a quella corsa. Fu la «2500-SS» di Tonino Chiodi (collaudatore alla Caproni) che si classificò nono dopo le quattro BMW e le quattro Alfa Romeo ufficiali.

Alla Mille Miglia 1940 erano apparse anche quelle che furono le primissime Ferrari, che tuttavia non ne portavano il nome. Erano le «Auto-Avio-Costruzioni» tipo «815», vetture di 1500 cc a 8 cilindri in linea, con motori costituiti da due blocchi Fiat «1100» in tandem, ovviamente elaboratissimi. La carrozzeria spider era della Touring che vi impiegava una nuova lega leggera denominata Itallumag. Affidate ad Ascari, alle sue prime armi, e a Rangoni, si posero, marciando affiancate, decisamente in testa alla loro ca-

tegoria, ma non terminarono la gara. Venne poi, dopo questa strana Mille Miglia, la lunga parentesi della guerra.

Già nel 1947, nonostante i disastri del conflitto, si riprende la Mille Miglia, la quattordicesima. È Castagneto, infaticabile, che riesce con la efficace collaborazione del sindaco di Brescia Boni a ridare vita a questa seconda fase della corsa bresciana. Si ritornò più o meno al vecchio tracciato, allungandolo tuttavia per transitare, al ritorno, anche da Torino e Milano. Sono ora più di Mille Miglia. Non sono infatti 1600 ma 1800 chilometri.

È apparsa frattanto la Ferrari con motore 12 cilindri 1500 cc aspirato, progettato da Gioacchino Colombo, che rende circa 90 HP. Anche Maserati ha una nuova 2 litri sport, e anche la Fiat ha rimodernato la sua famosa coupé «1100 Mille Miglia», che nel 1938 si era così brillantemente affermata. Ma la grande novità è costituita dalle «1100» della Cisitalia, la ditta fondata dall'appassionato Dusio, terzo assoluto, dopo Biondetti e Pintacuda, nella velocissima edizione del 1938. Della squadra Cisitalia fa parte

nientedimeno che Nuvolari. Ed è Nuvolari, l'intramontabile, l'idolo degli sportivi italiani, che assume autorevolmente il comando. Da come si espresse dopo l'arrivo, mi resi conto degli spaventi che doveva avere provato il suo meccanico. Ma quando con la sua spider sembrava ormai avere la vittoria a portata di mano, un uragano di acqua gli provocò noie allo spinterogeno e lo fece retrocedere al secondo posto, preceduto da Biondetti, che, riparato dalle intemperie, disponeva, con Romano, di una comoda coupé Alfa Romeo 8

cilindri 2900 cc aspirato. Ma fu Nuvolari il vincitore morale.

Nel 1948 la Mille Miglia fu ancora più drammatica. E ingiusta. Vinta ancora da Biondetti, fu una delle più epiche corse di Nuvolari. Fu la sua ultima Mille Miglia, la corsa che segnò, praticamente, la fine della sua carriera. Non era neppure iscritto (nel 1948) Nuvolari, ma era giunto ugualmente a Brescia alla verifica delle macchine, tra le quali vi era una nuovissima Ferrari acquistata dal principe Troubetzkoy, che avrebbe dovuto partecipare alla corsa. Ma il pilota non si fece vivo e la vettura venne offerta da Ferrari a Nuvolari, che si trovò ancora una volta ad avere come avversari i migliori piloti del momento, primo

fra tutti Biondetti, che aveva già vinto due Mille Miglia consecutive. Partito ad andatura indiolata, il cinquantaseienne Nuvolari giunse a Roma con un vantaggio di dodici minuti su Sanesi che pilotava un'Alfa Romeo «3000», e di ben ventidue minuti su Biondetti che sarebbe stato il vincitore. Ma, dopo Roma, iniziò la lunga serie dei suoi guai. Perse dapprima il cofano; tuttavia, nonostante i temporali, mantenne, anzi aumentò il suo vantaggio. Si ruppe poi l'attacco del sedile del meccanico, costretto da quel momento a tenersi aggrappato alla carrozzeria e infine, quando il vantaggio, dopo Bologna, era straordinariamente ancora aumentato, mentre tutti gli

continua



La partenza da Viale Rebuffone di Eugenio Castellotti nel 1956

Per rendere accogliente  
la vostra casa bisogna  
scegliere l'arredamento adatto  
da **PIETTA** troverete  
un vasto assortimento di

**CUCINE - CAMERE  
SOGGIORNI - SALOTTI**

**MOBILI PIETTA**

VIALE S. EUFEMIA 48 - BRESCIA

**LÌ SI PUÒ SCEGLIERE**



## RICORDO DELLE MILLE MIGLIA

sportivi italiani impazzivano assaporando la gioia di quella che sarebbe stata la più bella, la più grande Mille Miglia di Nuvolari, la rottura di una balestra lo costrinse al ritiro a Reggio Emilia. Lo stesso Biondetti, impostosi per la terza volta, mi disse che quasi gli dispiaceva vincere in quelle condizioni una Mille Miglia che doveva essere giustamente di Nuvolari. L'anno dopo, nel 1949, Biondetti, che faceva parte della squadra Ferrari con Bonetto e Taruffi, vinceva per la quarta volta consecutiva! Era un volpone Biondetti. Dosava esattamente la sue forze e quelle della sua macchina, ben sapendo che - generalmente - la Mille Miglia non la vinceva il pilota che transitava per primo a Roma. E anche nel 1949 avvenne la stessa cosa. Quando appresi che a Roma conduceva Bonetto esultai. Bonetto era un mio carissimo amico; dirò di più: io non ho fratelli, ma, se ne avessi dovuto avere uno, avrei voluto lui. Già nel 1934, alla sua prima Mille Miglia, quando era uno sconosciuto era piombato per primo a Bologna pilotando un'Alfa Romeo «2300» avuta all'ultimo momento. Era poi entrato in pieno in una grossa pozzanghera danneggiando nella conseguente sbandata la sospensione ed era giunto a Brescia dodicesimo. Nel 1949 ebbe, dopo Roma, noie alla frizione e, cambiando senza frizione, giunse tuttavia a Brescia secondo assoluto. Il 1949 fu anche l'anno del «Raccordo T». T era una macchietta nell'ambiente, un patito delle corse, però la negazione del corridore.

Ma tale era il suo entusiasmo, tale la sua passione che in quell'anno volle finalmente partecipare. Con una Fiat «1100» sport. Il percorso iniziale toccava - dopo Cremona - Piacenza per immettersi sulla via Emilia e proseguire verso la Cisa. Dopo la corsa diversi piloti dichiararono di avere sorpassato T due volte. Ed avevano ragione. Si scopri infatti che T, già ritiratosi dopo la Cisa, aveva saltato, dopo Cremona, Piacenza, dove non esisteva controllo, e, passando da Cortemaggiore, aveva raggiunto la Via Emilia, risparmiando così venti chilometri! Il «Raccordo T» divenne proverbiale.

Il 1950 vide la comparsa dei fratelli Marzotto, che per diversi anni si distinsero, vincendo, in gare sport di importanza mondiale. Fu Giannino il vincitore in quell'anno, con una Ferrari «guida interna». Corse in doppiopetto da cocktail. Gli inglesi erano venuti con quattro squadre, e cioè Healey, Bristol, Jaguar e Frazer-Nash; quest'ultima aveva il motore BMW «328» elaborato. Le partenze, iniziate a mezzanotte, durarono fino alle 7,45 del mattino. Quante decine di migliaia di spettatori abbiano passato la notte in bianco nei dintorni di Brescia non si è mai saputo. Bonetto, questa volta isolato, pilotava una vecchia Alfa Romeo dodici cilindri 4500 cc anteguerra che noi chiamavamo «la corriera». Parti fortissimo e raggiunse anche Fangio, che pilotava una Alfa Romeo «3000» della Casa. Vedendolo passare, il suo amico Zanardi, meccanico di Fangio, gli fece segno di «stare

tranquillo» ma Bonetto non cedette. Abbandonò dopo uno «strano» rifornimento che rimase misterioso. L'offensiva inglese venne contenuta: la prima vettura d'oltre Manica fu la Jaguar di Johnson quinta a ben 50' da Marzotto, che era seguito da Serafini, Fangio e da Bracco, che incominciava a farsi notare.

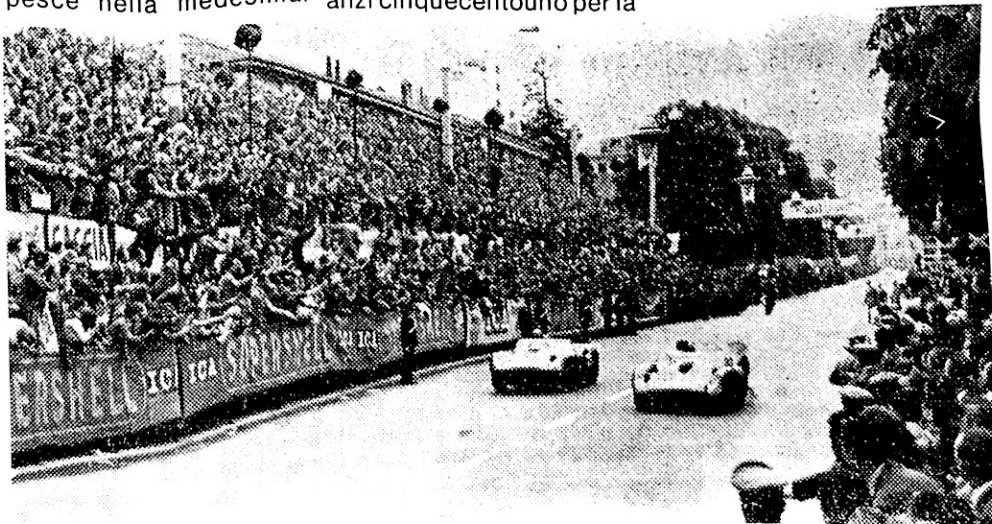
Nel 1951 fu Villorresi, con una Ferrari 5 litri, il vincitore. Secondo, con una piccola Lancia Aurelia «B-20» 2 litri, di strettissima serie, una macchina che superava di poco i 180 km/h, troviamo Bracco. Questo secondo posto fu meritatissimo e non dovuto al caso. Bracco era partito fortissimo. Se ben ricordo, a Ferrara, dopo circa trecento chilometri aveva un solo minuto di distacco da Villorresi. Ma occorre qui rilevare che pioveva e, con «l'asciutta», come egli chiamava (in quel suo stranissimo linguaggio personale che comprendevamo solo in pochissimi) l'acqua, si trovava come un pesce nella medesima.

Questo suo secondo posto fu un anticipo di quanto doveva succedere l'anno dopo.

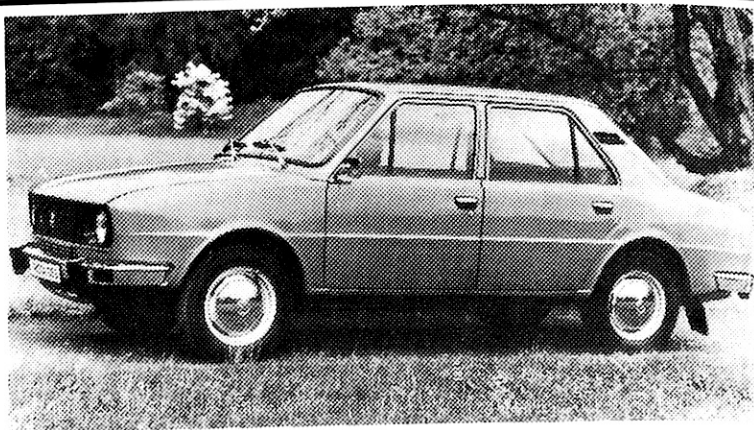
Fu l'edizione del 1952, una delle più interessanti, delle più sportive, nel vero senso della parola, Mille Miglia disputate. Vide la netta vittoria di un isolato, chiamato in causa all'ultimo momento, contro la fortissima squadra Mercedes, calata in Italia con settimane di anticipo per una meticolosa preparazione. Bracco era iscritto con la sua Ferrari 2 litri. Era avvenuto però che Villorresi aveva avuto un incidente pochi giorni prima della corsa. Le conseguenze non erano state gravi ma la sua partecipazione era divenuta tuttavia impossibile. E Ferrari, con il suo fiuto, propose a Bracco di correre con la vettura preparata per Villorresi. Bracco era uno strano essere, imprevedibile, dalle reazioni più insospettabili, divertentissimo nella sua semplicità talvolta infantile accoppiata a una indiscussa scaltrezza. Eravamo solo in due, suo cognato Grolla e io, a conoscerlo perfettamente. Partirono in cinquecento, anzi cinquecentouno per la

precisione. La squadra Mercedes, con le 3 litri tipo «300-SL» affidate niente-dimeno che a Caracciola, Lang e Kling, era favoritissima e la Ferrari, con Biondetti, Taruffi, i due Marzotto, Castellotti, Borniga e Bracco, aveva questa volta un compito molto difficile. C'era anche la squadra Lancia con le prestigiose «B-20» Gran Turismo, una delle quali guidata dal fortissimo Fagioli, accanito antagonista di Caracciola nei Gran Premi anteguerra. È ovviamente impossibile descrivere qui questa indimenticabile corsa. Basterà dire che, dopo alterne drammatiche vicende, alla Futa, Bracco e Kling passarono sotto la pioggia con l'identico tempo. Bracco aveva rimontato dopo Roma un sensibile svantaggio dovuto a noie di gomme. Fu per noi chiaro che avrebbe vinto, dato che con quella andatura (sembrava fosse appena partito per una corsa in salita) avrebbe certamente accumulato a Bologna un vantaggio difficilmente recuperabile. E partimmo subito per Brescia, mentre molte macchine avviatesi per ultime ci sfrecciavano

continua



L'arrivo di Taruffi, vincitore dell'ultima edizione della Mille Miglia nel 1957



la nuova SKODA 105 S

ESPOSIZIONE VENDITA  
Via Voltorno 19/21 - Tel. 294189

**AUTOEST-BRESCIA**  
CONCESSIONARIO BRESCIA E PROVINCIA

auto: **ŠKODA**

SAAB - MAZDA - ZAZ - MOSKVICH  
fuoristrada: UAZ benzina - diesel

moto: JAWA - CZ - DNEPR sidecar  
PLANETA 350

MAGAZZINI RICAMBI ORIGINALI  
Via Priv. de Vitalis 24 - Tel. 47278  
AUTOFFICINA SPECIALIZZATA  
Via Priv. de Vitalis 26 - Tel. 47278

# C.B.A. DI CORRADINI

BRESCIA - VIA AMENDOLA 10 - Tel. 030 - 343917-343414

ATTREZZATURE PER  
BAR - RISTORANTI - GELATERIE

ESCLUSIVISTA



## COF

## E3 elettrobar

## ENRI MARKET BS 2

ALIMENTARI - FRUTTA - VERDURA - GASTRONOMIA

PRODOTTI DI QUALITÀ DELLE MIGLIORI MARCHE

TAVOLA FREDDA

SPECIALITÀ GASTRONOMICHE SU PRENOTAZIONE

SERVIZIO A DOMICILIO TEL. 340187

## ENRI MARKET BS 2

VIA LAMARMORA TRAV. 3° (INTERNO)  
TEL. 340187 - BRESCIA

### ENRI MARKET BS 2

VISITATECI SIAMO AL VOSTRO SERVIZIO

ENRI MARKET BS: IL NEGOZIO SPECIALIZZATO DOVE SI COMPRA MEGLIO



## RICORDO DELLE MILLE MIGLIA

di fianco superandoci. Quando arrivammo a Brescia Bracco era già sparito. Lo raggiungemmo in un alberghetto ad Iseo dove festeggiava, assieme al suo meccanico Rolfo, che sembrava impazzito dalla gioia, la grande vittoria. Bevendo. Kling era giunto secondo a cinque minuti da Bracco, cinque ulteriori minuti che Bracco gli aveva guadagnato dalla Futa a Brescia. Terzo fu, con la piccola Lancia, Fagioli, che aveva distanziato, nonostante l'handicap della minore cilindrata, di otto minuti il suo avversario Caracciola. Lang era finito fuori strada.

Nel 1953 Giannino Marzotto vinse con una Ferrari 4 litri per la seconda volta e batté finalmente la media record di Biondetti, che resisteva dal 1938. Secondo fu Fangio con l'Alfa Romeo 3 litri e terzo Bonetto con la nuova Lancia «2900» sport.

Era stata, quella del 1953, una edizione molto interessante per la presenza delle squadre Ferrari, Alfa Romeo, con la nuova «6C-3000-CM», che rendeva 275 HP e 6500 giri, e Lancia con le nuove «2900». Settanta vetture straniere, con piloti come Moss, Collins, Herrmann, completavano l'imponente schiera-

mento. Sanesi, il notissimo collaudatore e corridore dell'Alfa Romeo, piombò a Pescara a 176 km/h! Milioni di sportivi italiani restarono sbalorditi, mentre l'Alfa Romeo sembrava avere ora la grande possibilità di ritornare a vincere la Mille Miglia. Ma l'irruente Sanesi ebbe poi noie alle sospensioni e quando Fangio, passato conducendo da Siena a 145 di media, stava per avvicinarsi a Firenze, noie allo sterzo lo obbligarono a rallentare retrocedendo al secondo posto.

Nel 1954 fu la volta di Ascari con la Lancia tipo «Carrera Messicana». Bonetto, il mio grande amico, non c'era più. Era perito il 21 novembre 1953 durante la Carrera Messicana mentre trovavasi in prima posizione, in un incidente del quale preferisco non parlare.

Il 1955 vide per la seconda volta dopo il 1931 la vittoria della Mercedes con la 8 cilindri 3800 cc - 280 CV a distribuzione desmodromica pilotata da quel grandissimo pilota che, per una vera ironia del destino, non divenne campione del mondo: Moss. Le Ferrari si difesero disperatamente, particolarmente con Castellotti, primo nella fase iniziale, ma al termine della corsa due Mercedes, seguite dalla Ferrari di Maglioli, si aggiudicarono i primi due posti. Il secondo fu Fangio, che fece una corsa stupenda se si tiene conto che già a Ferrara il suo motore funzionava irregolarmente, e nelle stesse condizioni fu ancora verso la fine della corsa tra Firenze e Bologna.

Nel 1956 si ebbe la vittoria del giovane ormai lancia-tissimo Castellotti, tornato alla Ferrari dopo la sua permanenza alla Lancia, dove aveva fatto parte, con

Ascari e Villoresi, della squadra Grand Prix. La Mille Miglia del '56 fu certamente quella nella quale i piloti incontrarono le più avverse condizioni atmosferiche.

Nel 1957 vinse la Ferrari «3800» pilotata dall'anziano Taruffi, che già nel 1934 si era distinto in questa corsa, alla quale aveva in seguito partecipato numerose volte. Già all'inizio era venuto a mancare l'atteso duello tra le Ferrari e la Maserati di Moss, che rendeva ben 400 HP, e Ferrari aveva lasciato via libera ai suoi piloti, Taruffi, Collins, Von Trips e De Portago. Fu l'ultima Mille Miglia. A pochi chilometri dall'arrivo De Portago moriva in uno spaventoso incidente. Fu la fine delle Mille Miglia.

Sono passati esattamente venti anni da quando fu deciso che la Mille Miglia non sarebbe più stata disputata: fu allora un durissimo colpo per gli sportivi. La Mille Miglia faceva parte della nostra vita. Un anno senza la Mille Miglia era come un anno senza la primavera o l'estate. Ma oggi, guardandomi attorno, sono felice che non esista

più. Apparsa negli anni bellissimi tra il 1920 ed il 1930, durante quello che può chiamarsi il «Rinascimento» dell'automobile, la Mille Miglia si è svolta nel periodo più completo ed interessante dello sport automobilistico e ha avuto la fortuna di venir soppressa prima che i tempi e l'ambiente cambiasse. Era una gara seria. Pura. E tale è restata. Le vetture che vi prendevano parte non erano antiestetiche colonne pubblicitarie semoventi; i suoi corridori non sembravano figure da corso mascherato; la sgradevole parola «sponsor» - che non ho mai pronunciato e che scrivo ora per la prima e ultima volta nella mia vita - era sconosciuta. Riorganizzare oggi la Mille Miglia sarebbe una profanazione. Preferisco che il suo ciclo si sia chiuso venti anni fa. Perché è restata così incontaminata nella sua purezza e - ciò che è veramente bello e di cui si può essere fieri - una cosa nostra. Esclusivamente.



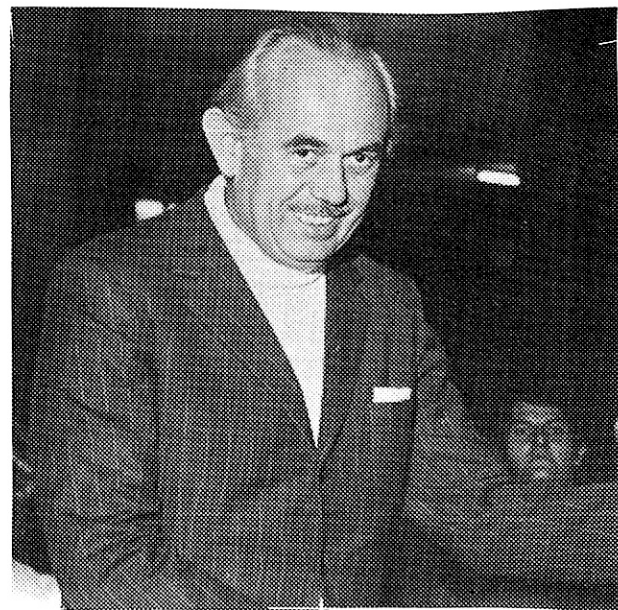
Per gentile concessione di Quattroruote



### CARROZZERIA LABOR

banco di squadratura  
universale  
verniciatura a forno  
lavori accurati e solleciti

**BRESCIA**  
Via Oberdan 106 - tel. 391005



Bruno Boni, l'animatore-politico della grande corsa, organizzata dal genialissimo «patron» Renzo Castagneto.

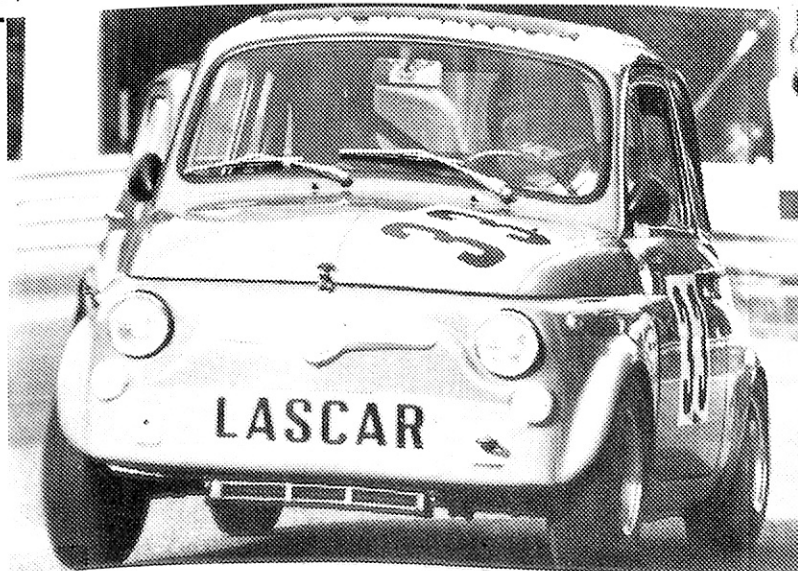
OFFICINA RIPARAZIONI E PREPARAZIONE

# LASCAR

Via Oberdan 105 - Tel. 391005 - Brescia

SERVIZIO **FIAT**

RICAMBI ORIGINALI ABARTH e GIANNINI



# cobra

**Ti assiste  
prima, durante, dopo  
la vendita.**



COBRA S.p.A.

**CONCESSIONARIA FIAT**

SEDE: VIA PUSTERLA, 45 TEL. 43261

FILIALE DI VENDITA VIA TRIUMPLINA 33 TEL. 300327

- VENDITA
- RICAMBI
- ASSISTENZA

**COBRAMERCATO**

VEICOLI, D'OCCASIONE RICONDIZIONATI E GARANTITI

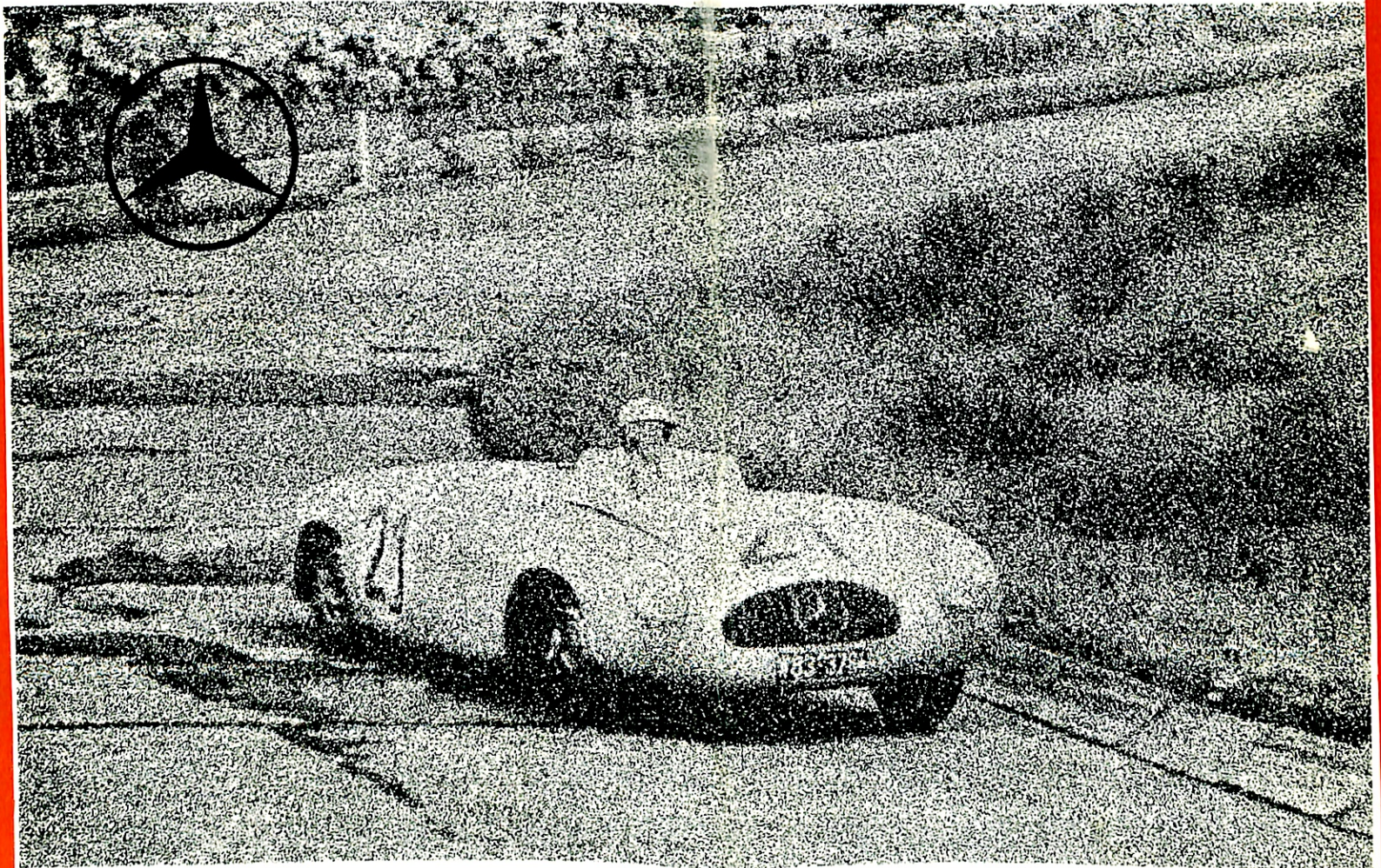


# Barozzi

VIA G. BRUNI 28, TEL. 46511 - BRESCIA

CONCESSIONARIO

**BOSCH**  
ELETTROUTENSILI



UTENSILI ELETTRICI MONOFASE - ALTA FREQUENZA - PNEUMATICI  
CONSULENZA E ASSISTENZA TECNICA