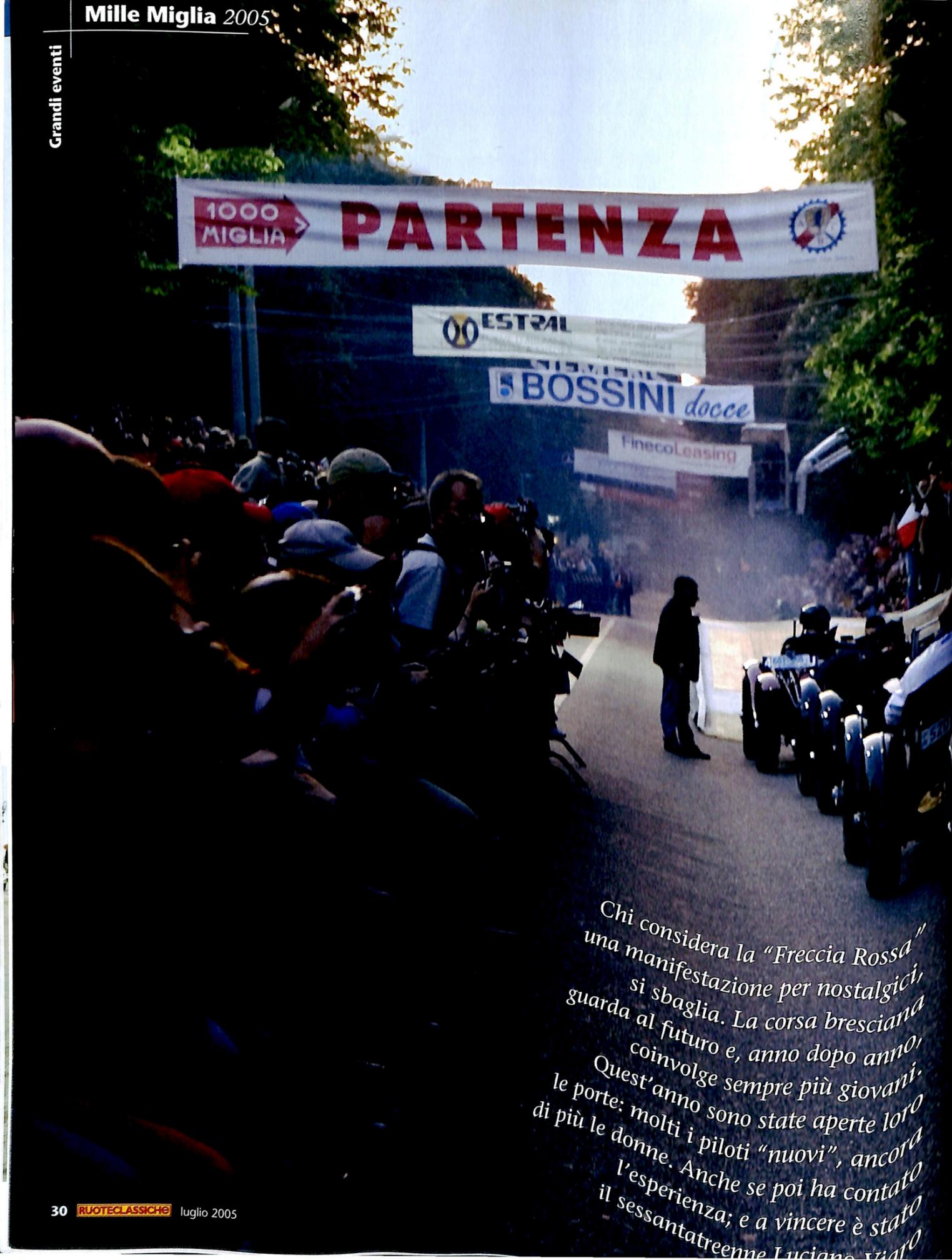


Giovani **leoni** e vecchie **volpi**

di Paolo Mazzetti



Chi considera la "Freccia Rossa" una manifestazione per nostalgici, si sbaglia. La corsa bresciana guarda al futuro e, anno dopo anno, coinvolge sempre più giovani. Quest'anno sono state aperte loro le porte: molti i piloti "nuovi", ancora di più le donne. Anche se poi ha contato l'esperienza; e a vincere è stato il sessantatreenne Luciano Sestaro.



CLAUDIO CANDIDO



▲ **C'era anche Zanardi**

Dall'alto, Alex Zanardi in coppia con il presidente della BMW Italia, Marco Saltalamacchia, su BMW "507" del '57; Dell'Aglio su Fiat "508 M.M."; Paoletti-Paoletti su Ermini "357 Sport" del 1955.

▼ **Prego, a voi la strada**

Accerenzi-Bettoncelli su Riley "12/4" (1936) attraversano uno dei molti suggestivi borghi toscani. A destra, la rara Gilco "Sport" derivata dalla Fiat "1100" (1948) condotta da Michele Cibaldi.

È un'Italia sempre diversa quella che la Mille Miglia fa vedere ogni anno ai 375 equipaggi che l'attraversano, emulando la più mitica delle gare automobilistiche. La differenza, rispetto alle prime rievocazioni degli anni Ottanta, non sta tuttavia nei panorami, ma nella gente. Sono cambiati innanzi tutto i piloti. Qualcuno della prima generazione tiene ancora duro (il vincitore dell'edizione 2005, Luciano Viaro, ha 63 anni), ma i capelli bianchi si vedono oramai solo nel paddock e molto meno sulle auto. In compenso ci sono tanti giovanissimi che si sono appena affacciati su questo meraviglioso mondo di ricordi. Numerose infatti le facce nuove anche perché quest'anno sono stati favoriti molti nuovi ingressi. Chi invece non cambia, restando immutate, sono le automobili, tutte magnifiche e in perfetta forma. Fortunato loro. È cambiato anche il pubblico. Alle prime edizioni erano in pochi, gente che si ricordava della corsa e voleva riviverne le emozioni. Gli altri capivano poco e trovavano semplicemente divertenti quelle sbuffanti "arzille nonnette". Oggi non più. L'automobilismo d'epoca ha fatto passi da gigante e ha assunto una dimensione diversa. La Mille Miglia è diventata il simbolo di questo mondo: un evento culturale e sociale nel contempo, qualcosa

che si pone, per popolarità e spettacolarità, a metà strada fra un festival e il miracolo di San Gennaro. Anche il tempo è stato diverso. Un cielo ininterrottamente azzurro ha infranto la regola che sulla corsa piove sempre. Perfino la stampa, 1500 giornalisti giunti da tutto il mondo, ha sorpreso: sono cresciuti gli operatori televisivi ma soprattutto i "corsivisti" e i "commentatori", quelli chiamati a descrivere i "fenomeni" del nostro tempo in punta di penna. Il che dà la misura della notorietà - intercontinentale - della Mille Miglia storica che oramai sfiora quella di un tempo, anche se è portatrice di un messaggio diverso, soprattutto di armonia e di amicizia. Oltre a propagandare la nostra bella Italia. Alla partenza però si torna a respirare aria di sport. E quando a sera prende il via la prima auto (una OM, in omaggio alla vettura costruita a Brescia, vincitrice della prima edizione del 1927) sembra essere tornati ai tempi di Varzi e Nuvolari. Cosa succede dopo è, per chi vive la corsa da dentro, un vero romanzo. Sembra impossibile ma l'esperienza è unica, irripetibile, entusiasmante. E c'è chi, raccontando quello che ha provato, va anche oltre. Il percorso prevede tappe irrinunciabili, Roma su tutte, con in mezzo tanti luoghi belli da vedere. Poi quando si torna a Brescia, sembra che sia passato un secolo, tante sono le emozioni vissute. Qualcuno dice: ma non c'è pericolo? Quest'anno gli organizzatori, nell'intento di evitare ogni incidente, hanno introdotto le "safety car". Dieci auto in dotazione ai commissari hanno fatto rispettare le regole, impedendo che qualcuno si facesse prendere la mano (soprattutto quelli che guidano le vetture delle assistenze, dei media e dei

Segue a pagina 34

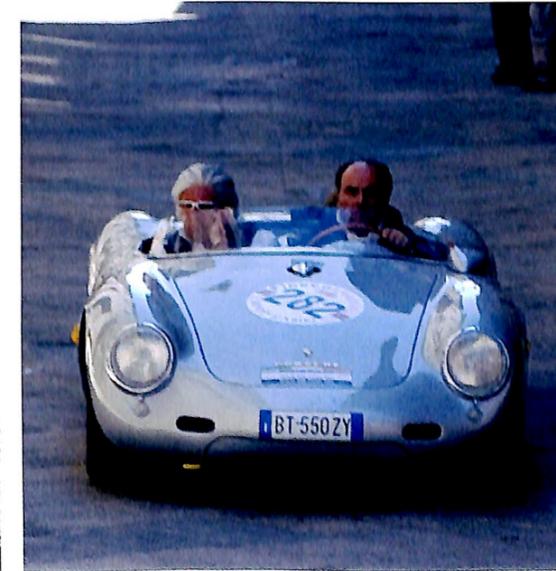


L'ultimo record

La Mercedes "300 SLR", vincitrice della Mille Miglia del 1957 (l'edizione più veloce), sfilava tra ali di folla in piazza del Campo, a Siena. Doveva guidarla Stirling Moss ma per i postumi di un incidente non ha potuto farlo. Al suo posto ha corso il pilota di F.1 Jochen Mass.

Decima Porsche

Sotto, Giansante-Ferracin, su Porsche "550 A RS" del 1957, erano candidati alla vittoria finale: sono giunti soltanto decimi. Sotto a sinistra, il presidente dell'AC Brescia, Giacomo Bontempi, sulla sua Triumph "TR3" con Franco Lucchesi, presidente dell'AC Italia.



Tempo di verifiche

Riboldi-Taglietti con la loro Fiat "508 S", allestita dal preparatore Romano Morettini e dal carrozziere Florida nel 1936, poco prima di sottoporre la vettura alle verifiche tecniche in piazza della Vittoria, a Brescia.

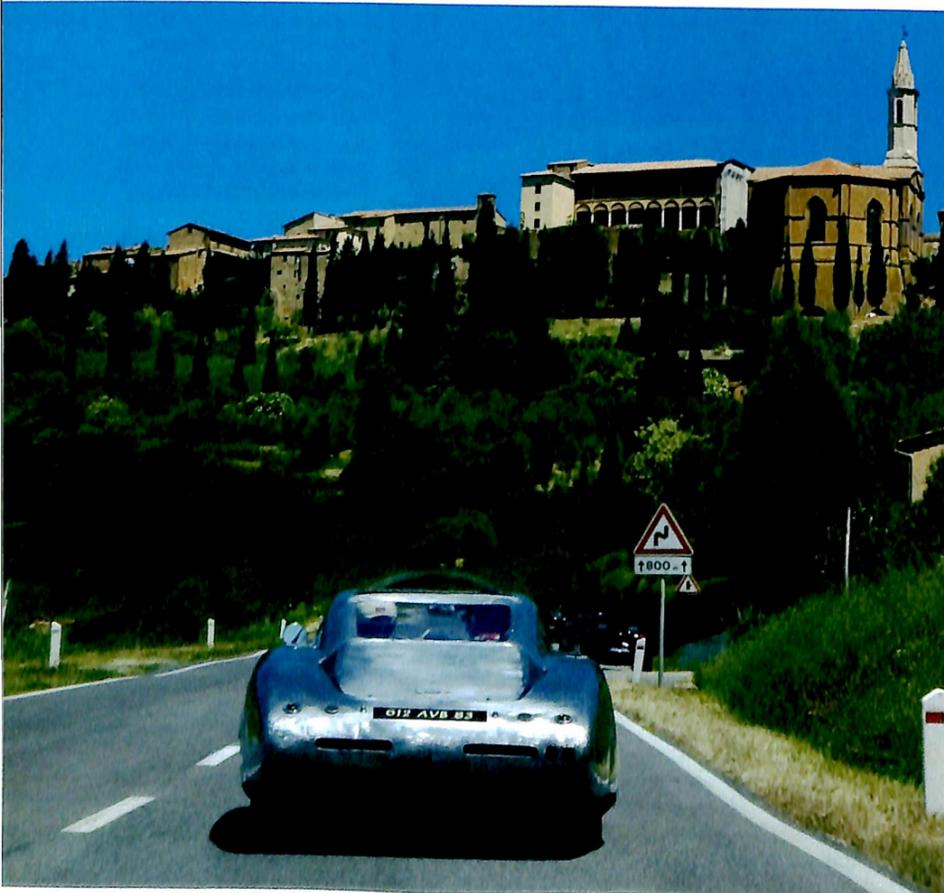


seguiti in genere) schiacciando troppo l'acceleratore. Non si pagano multe, ma chi "sgarra" viene escluso l'anno successivo. Il 2005 è stato dunque un anno memorabile, pieno di novità per la "Freccia Rossa". Fa piacere perciò che abbia vinto un grande campione della regolarità: Luciano Viaro, affiancato da Maurizio De Marco, su Alfa Romeo "6C 1500 SS" del 1928. Si era imposto alla "Mil Millas" argentina (1999 e 2001) e alla Festa Mille Miglia che si corre in Giappone (2004), ma mai in quella "vera". Saputo il risultato si è commosso: "Dedico la vittoria a tutto il team Alfa Romeo e alle straordinarie vetture della Casa del Biscione. Un grazie affettuoso a mia moglie Maria Giovanna, che mi ha pazientemente supportato in questo sport e con cui ho corso per anni, al direttore e al presidente del museo Alfa Romeo, Mimmo Magro, a Pasquale Oliveri e al mio meccanico personale, Maurizio Monti". Con un risultato incerto fino all'ultima prova, il pilota ufficiale del museo di Arese ha sconfitto la fortissima pattuglia argentina: al secondo posto, per una manciata di punti (61 in meno dei 12801 del rivale), c'è Carlos Sielecki, in coppia con Juan Hervas su Bugatti "T23", seguito da Fernando Sanchez Zinny (in coppia con Ernesto Adolfo Neme) su Alfa Romeo "6C 1750 GS" e da padre e figlio Scalise, anch'essi su una "1750". Ben cinque equipaggi argentini entrano nella top ten, a conferma dell'escalation qualitativa della scuola regolaristica dei

sudamericani. L'Alfa Romeo torna alla vittoria nella Mille Miglia dopo 28 anni, (l'ultima volta fu nel 1977, quando piazzò tre macchine nei primi quattro posti), proprio nella ricorrenza dei 75 anni della favolosa vittoria di Tazio Nuvolari (1930). Una nota conclusiva merita anche la visita dei partecipanti e del loro seguito, circa 1350 persone, nella nuovissima sede del "Museo della Mille Miglia" (l'antico Monastero di Sant'Eufemia) che ha riscosso l'ammirazione di tutti. Poi i saluti e l'arrivederci all'anno prossimo.

I PRIMI DIECI

- 1° Viaro-De Marco - Italia**
(Alfa Romeo "6C 1500 SS" 1928) punti 12.801
- 2° Sielecki-Hervas - Argentina**
(Bugatti "T23 Brescia" 1923) 12.740
- 3° Sanchez Zinny-Neme - Argentina**
(Alfa Romeo "6C 1750 GS", 1930) 11.293
- 4° Scalise-Scalise - Argentina**
(Alfa Romeo "6C 1750 GS", 1931) 11.017
- 5° Imbert-Imbert - Italia**
(Ferrari "250 MM" Vignale, 1955) 10.499
- 6° Sucari-Celada - Argentina**
(Maserati "4CS 1100", 1934) 10.307
- 7° Perbellini-Perbellini - Italia**
(Jaguar Biondetti "S", 1950) 10.014
- 8° Colombetti-Sanchez - Argentina**
(Aston Martin "2 Litre" 1937) 9733
- 9° Gaburri-Gaburri - Italia**
(OM "665 TT", 1928) 9715
- 10° Giansante-Ferracin - Italia**
(Porsche "550 A RS", 1957) 9712



◀ C'entra Carlo Abarth
In vista di Pienza, Vives-Mangin su Autobleu "750 MM" del 1954, una piccola coupé realizzata artigianalmente in Francia con l'aiuto di Carlo Abarth su meccanica Renault "4 CV".

▲ In diretta dalla TV
La Fiat "1100/103 TV" del 1955 di Federica Balestrieri, conduttrice del programma sportivo "Pole Position". Più in alto, la coppia Bocelli-Foresti, su Panhard "750 Sport" del 1950, attraversa San Marino.

La tradizione dice che la corsa bresciana è sempre bagnata. Mai visto tanto sole come quest'anno!



Ma che caldo fa
In alto, l'equipaggio Paoletti-Paoletti ha posteggiato la sua Ermini "357 Sport" (1955) davanti a un bar e si rinfresca bevendo una bibita gelata. Qui sopra, da sinistra: la Fiat "508 M.M." (1933) di Dell'Aglio a Ferrara; la Osca "MT4" (1954) di Marinelli-Marinelli; la Riley "Brooklands" (1928) di Valserti-Specchia. Qui a sinistra, una delle undici Bentley partecipanti.

La "Freccia Rosa"



CLAUDIO CANDITO

Tutte brave

Sopra, la coppia femminile Dauphin-Simon su BMW "328". A destra, Maria Gaburri controlla la sua OM "665 TT" (1928) prima della partenza. Sotto, una piccola rassegna del folto popolo di donne che ha dato vita a questa edizione della Mille Miglia.



La Mille Miglia è un evento anche mondano. Si va a vederla per le bellissime auto ma anche per i personaggi che vi partecipano. Quest'anno la più ammirata è stata la top model brasiliana Fernanda Lessa, testimonial della linea di abbigliamento MM di Mariella Burani; ma sono state le donne in generale a tenere banco con una partecipazione massiccia, mai vista. Molte anche le "teste coronate" come i principi Anton Von Liechtenstein e Leopold Von Bayern, principe di Baviera, e i fratelli della regina Paola del Belgio, Alessandro e Augusto Ruffo di Calabria. Al via c'era anche l'ammiraglio Giovanni Vitaloni, vice capo di Stato Maggiore della Marina, su una Cisitalia. Presente pure il senatore Luciano Magnalbò e la conduttrice del TG1, Francesca Grimaldi. Molti i piloti del passato: tra questi Miki Biasion e Jackie Ickx, in coppia con "Mr. Chopard". Per la Mercedes c'era Max-Gerrit Von Pein, presidente del museo di Stoccarda. Identica la partecipazione BMW, con Holger Lapp, presidente del museo "Mobile Tradition" di Monaco, con la chicca di Alex Zanardi, in gara su una BMW "507" con il presidente di BMW Italia, Marco Saltalamacchia. Ricordiamo anche Giacomo Bontempi, presidente dell'AC Brescia e Franco Lucchesi, presidente dell'AC Italia. Massiccia la presenza del mondo della finanza: Chicco Gnutti, su Ferrari "340", Galeazzo Pecori Giraldi, presidente di Morgan Stanley Europa, su Bugatti "T23", Rudi Lamprecht, top manager della tedesca Siemens Mobile, gli industriali Ettore Lonati e Leonardo Bossini, i banchieri Franco Spinelli, presidente di Bipop-Carire di Brescia in coppia con Giovanni Fazio, il barone Erich Hilmar Von Baumbach, presidente del colosso farmaceutico Boehringer Ingelheim, e Alberto Bombassei di Brembo, vice presidente di Confindustria. Il miglior risultato l'ha però ottenuto l'amministratore di J.P.Morgan, Federico Imbert, che ha portato la sua Ferrari "250 MM" Vignale ad un fantastico quinto posto assoluto.

“ Sono sempre più numerose le donne che si battono alla pari con gli uomini. Ma qualcuna (ecco la top model Fernanda Lessa) ha preferito il ruolo di coéquipier. ”

