

€ 0,60

1000
MIGLIA

ITALIA

Brescia > Roma > Brescia

I.P.Z.S. SpA - ROMA - 2009

S. ISOLA

1000
MIGLIA



Aymo Maggi, Francesco Mazzotti, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto i promotori

1927: da uno splendido sogno un'idea che diventerà leggenda

26-27 marzo 1927
Classifica assoluta

- | | |
|----------------------------|------------------|
| 1. Minoia - Morandi | OM |
| 2. T. Danieli - Balestrero | OM |
| 3. M. Danieli - Rosa | OM |
| 4. Strazza - Varallo | Lancia |
| 5. Pugno - Bergia | Lancia |
| 6. Maggi - Maserati | Isotta Fraschini |
| 7. Mercanti - Sozzi | Alfa Romeo |
| 8. Cortese - Baroncini | Itala |
| 9. Gutermann - Munaron | Alfa Romeo |
| 10. Nuvolari - Cappelli | Bianchi |

Lunghezza del percorso km 1.628
Media dei vincitori km/h 77,238

1927

Il 26 marzo 1927 prende il via la prima edizione della Mille Miglia, una corsa che — ma nessuno allora riesce nemmeno ad immaginarlo — diventerà in tutto il mondo un mito.

Il quartetto ("I quattro moschettieri", così verranno soprannominati) che organizza questa cavalcata a folle velocità da Brescia a Roma e ritorno è formato da Aymo Maggi, allora 24enne, e Franco Mazzotti, 23enne, entrambi rampolli di buona famiglia e possessori di auto da corsa: a

fiancare il suo nome a quello di questa pazzia corsa, e Renzo Castagneto, forse il vero deus-ex-machina della Mille Miglia.

Dunque quel 26 marzo ritorna il grande automobilismo a Brescia, città che aveva dato il via al Gran Premio d'Italia nel 1921 e che solo un anno più tardi se lo era visto "rapire" dalla città di Milano, sponsor primo della costruzione a Monza dell'autodromo.

Gli equipaggi al via furono 77: molti, pessimisti, pensavano che nessuno di loro sarebbe stato in grado di rivedere il Viale di partenza, invece da quella cavalcata di oltre milleseicento chilometri ritornarono ben 55 automobili. Le vetture al via rappresentano quanto di meglio può esprimere la produzione italiana dell'epoca, in più ci sono alcuni dei più prestigiosi marchi d'oltre frontiera: OM, Ansaldo,



I fondatori della Mille Miglia: da sinistra Aymo Maggi, Franco Mazzotti, il giornalista Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto

È proprio un'Isotta, quella condotta dal giovane Aymo Maggi, la prima a scattare in direzione di Montichiari per proseguire verso Parma, Bologna, il tratto appenninico con la Futa, poi verso Siena, Radicofani, Roma, prima di ri-

reto, Rimini, ancora Bologna, Ferrara, Treviso, Feltre, Vicenza e Verona fino al traguardo di Viale Rebuffone.

Accompagnato da Bindo Maserati, Maggi giungerà infine sesto, ma la lotta per il primato è solo ed unicamente un

cmc (OM 665 la cui denominazione "Superba" l'appellativo che dopo questa impresa si meritò) che distanziarono nell'ordine di arrivo due Lambda di casa Lancia.

Invero fino a Spoleto, si era già sulla via del ritorno a Bre-

scia, la vettura milanese ruppe il motore giusto quando si trovava al comando; da lì in poi per il duo targato BS fu una marcia senza avversi di sorta che si chiuse dopo oltre 21 ore (21 h, 4' e 48" il tempo esatto impiegato dai vincitori per una media che ebbe dell'incredibile: 77,238 km/h).

Al secondo posto, staccato di oltre 16', l'equipaggio formato da Timo Danieli e Balestrero, mentre 7' più tardi giungevano Mario e Rosa Danieli a sancire il trionfo della brescianissima OM, un non trascurabile particolare che contribuì a portare alle stelle l'entusiasmo della città. Nacque così il mito della MM e di quella freccia rossa tanto inutile per i concorrenti dell'epoca, cui unica alleata era la linea del telegrafo con i suoi alti pali che emergevano dalla polvere e che, per fortuna, costeggiava la sede stradale fungendo



I bolidi sfrecciano attraverso un doppio muro di esseri umani, che spesso per l'entusiasmo si buttano in avanti (non esistono sbarramenti) mettendo a rischio se stessi e i corridori.

L'ingigantirsi della corsa, col costante aumento dei partecipanti e di quanti vi assistono, ha l'effetto di produrre un vivo senso di inquietudine nell'ambito del comitato organizzatore.

Malgrado l'impegno di un apparato di sorveglianza molto efficiente è impossibile controllare compiutamente i 1.600 chilometri del percorso.

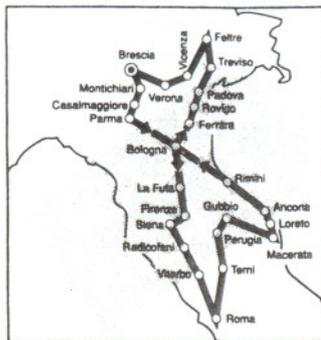
È un problema comune a tutte le corse stradali, ma se in Sicilia, per la Targa Florio, gli inviti alla cautela sono espressi dalla tipica figura del banditore, i responsabili della Mille Miglia si affidano a più anonimi ma ugualmente efficaci manifesti murali, senza esitare a far leva sul sentimento di protezione materna. M9148.



Il disegno, come i tre che seguono, è ripreso dal «Guerin Sportivo» dell'epoca.



1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA



1930 - L'Alfa Romeo oltre i cento all'ora

Tazio Nuvolari batte Varzi

12-13 aprile 1930

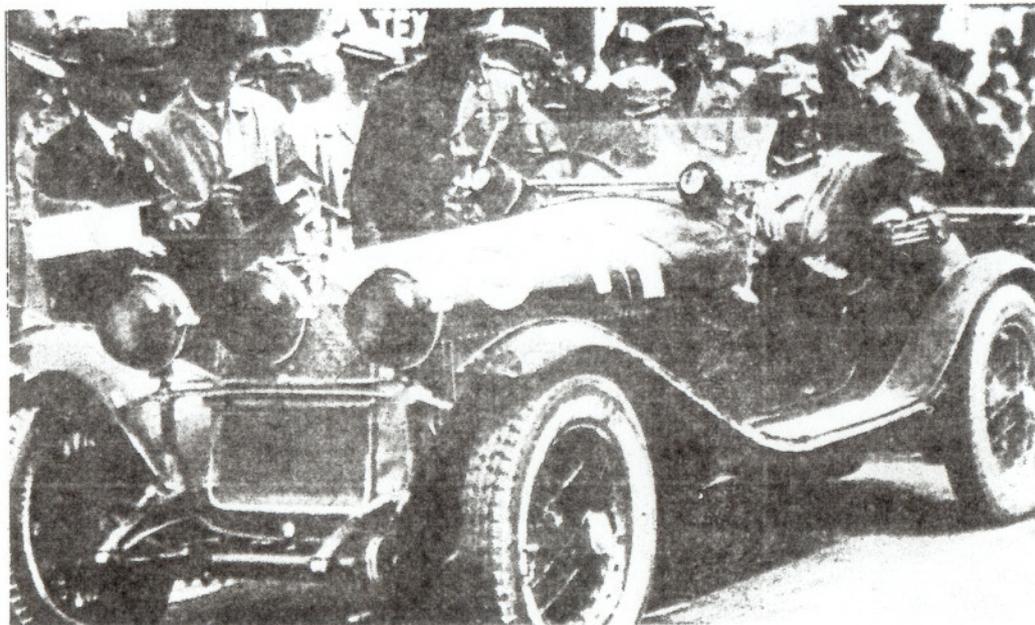
Classifica assoluta

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1. Nuvolari - Guidotti | Alfa Romeo |
| 2. Varzi - Canavesi | Alfa Romeo |
| 3. Campari - Marinoni | Alfa Romeo |
| 4. Gherzi - Cortese | Alfa Romeo |
| 5. Bassi - Gazzabini | OM |
| 6. Caracciola - Werner | Mercedes |
| 7. Rosa - Coffani | OM |
| 8. Mazzotti - Maggi | Alfa Romeo |
| 9. B. Ferrari - Foresti | Alfa Romeo |
| 10. Fontanini - Minozzi | Alfa Romeo |

Lunghezza del percorso km 1.635
Media dei vincitori km/h 100,450

1930

La quarta Mille Miglia è passata alla storia per due motivi: il trionfo dell'Alfa Romeo, che piazzò quattro vetture ai primi quattro posti, e per il serrato duello cui diedero vita Nuvolari e Varzi. In verità va segnalata anche una terza curiosità: per la prima volta scendendo in campo la tedesca



Nuvolari-Guidotti vincitori della IV Mille Miglia

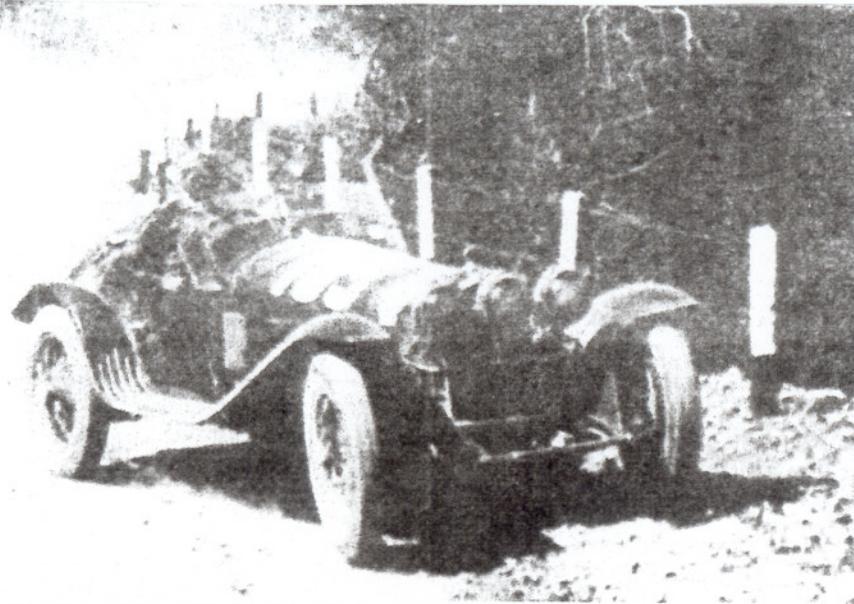


NUVOLARI
IN TENUTA
DI GARA
CON IL CASCO
GLI OCCHIALONI
I GUANTI
E LA SIGARETTA
IN BOCCA.

1933: Nuvolari senza rivali

IL TRIONFATORE

Nella sede, a Londra, dell'Automobile Club britannico c'è un busto di Nuvolari con una semplice scritta: "The Champion", il Campione. Non c'era bisogno di mettere nome e cognome perché il Campione era lui e soltanto lui, Tazio.



Nuvolari con l'Alfa Romeo 2300 effettua una curva al "alla Nuvolari"

1934: Varzi centra la vittoria

Learco Guerra, grande campione del ciclismo, conterraneo di Nuvolari, era andato a salutare l'amico Tazio alla partenza, dicendogli: "Dai, Nivola, dacci il tris!".

Ma il "tris" non ci fu... Colpa della pioggia? O ci fu anche lo zampino di Enzo Ferrari che al passaggio di Imola fece cambiare le gomme a Varzi?

LE CURVE FAMOSE

Quando correva Nuvolari il pubblico si assiepava non lungo i rettilinei dove i bolidi sfrecciavano a velocità impensate. Per capire Tazio bisognava andare dove c'era una curva e più era stretta e tortuosa migliore era lo spettacolo. Nuvolari arrivava sparato e senza togliere mai il piede dall'acceleratore girava piano il volante con grande delicatezza e quando tutti credevano già di vederlo uscito di strada ecco che la sua macchina dritta e sicura proseguiva la corsa senza mai perdere velocità. Le ruote delle sue Alfa o delle sue Auto Union, delle sue Maserati o delle sue Chiribiri sfioravano i muri lambivano marciapiedi rasavano le balle di paglia messe come riparo e lui impassibile se ne andava lontano senza sentire l'applauso coperto dal rombo del motore.

1000
MIGLIA

1000
MIGLIA

1000
MIGLIA

1000
MIGLIA

Dopo la sospensione del 1939 si corre sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia



28 aprile 1940

Classifica assoluta

1. Huschke von Hanstein - Baumer BMW
2. Farina - Mambelli Alfa Romeo
3. Brudes - Roese BMW
4. Biondetti - Stefani Alfa Romeo
5. Briem - Richier BMW
6. Wencher - Scholtz BMW
7. Pintacuda - Sanesi Alfa Romeo
8. Trossi - Lucchi Alfa Romeo
9. Fioruzzi - Sola Fiat
10. Bertagni - Lasagni Fiat

Lunghezza del percorso km 1.486
Media dei vincitori km/h 166,723

1940

Dopo i luttuosi incidenti del 1938 la Mille Miglia del 1939 non si disputa (avrebbe potuto corrersi su strada chiusa, visto che il divieto governativo riguardava solo le strade normali) mentre si corre nel '40, anche se su un percorso completamente nuovo. È l'anno della MM "in triangolo": la gara si snoda infatti sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, un giro di 165 Km. da ripetersi per nove volte per un totale di 1485

1940: strapotere germanico con la BMW



Se tedeschi erano il pilota e la vettura vincitrice, italiana era la carrozzeria, bellissima e aerodinamica, la "superleggera" della Touring, il cui motto era "aria e peso sono i nemici della velocità".

Con un rivestimento in duralluminio sopra un leggero telaio tubolare, non superava i 680 kg. di peso.

Dopo la parentesi della guerra la Mille Miglia si presenta sulle strade con un percorso dal nuovo volto

1947: vince l'Alfa privata di Biondetti-Romano Tazio Nuvolari secondo. Appare la prima Ferrari



L'IMMAGINE DEL SACRO CUORE CHE TAZIO PORTAVA SEMPRE CON SE'.

1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA

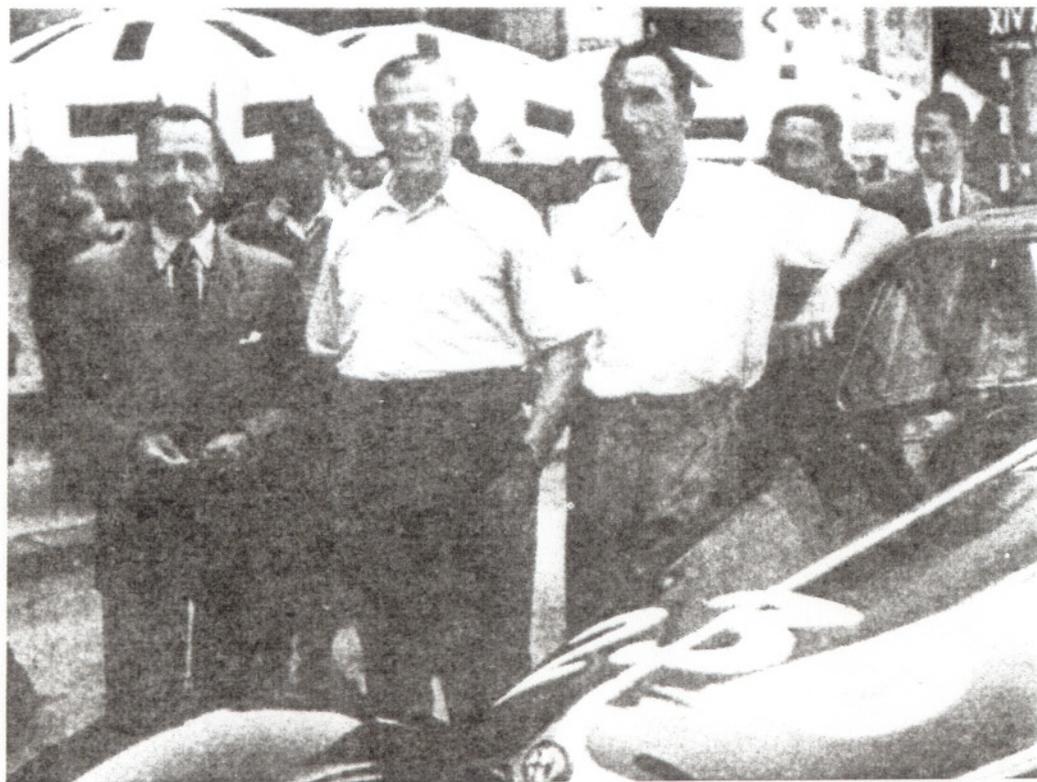


21-22 giugno 1947

Classifica assoluta

- | | |
|------------------------------|------------|
| 1. Romano - Biondetti | Alfa Romeo |
| 2. Nuvolari - Carena | Cisitalia |
| 3. Bernabei - Pacini | Cisitalia |
| 4. Minetti - Facetti | Cisitalia |
| 5. Capelli - Gerli | Fiat |
| 6. Della Chiesa - Brandoli | Fiat |
| 7. Comirato - Dumas Comirato | Fiat |
| 8. Balestrero - Bracco | Fiat |
| 9. Gurgo Salice - Cornaggia | Alfa Romeo |
| 10. Ermini - Quentin | Fiat |

Lunghezza del percorso km 1.826
Media dei vincitori km/h 112,238



Entra in scena la Ferrari e tutti lottano per le posizioni d'onore

1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA



1948/49: per Biondetti è poker record che non sarà mai eguagliato

2 maggio 1948

Classifica assoluta

- | | |
|------------------------------|------------|
| 1. Biondetti - Navone | Ferrari |
| 2. Comirato - Dumas Comirato | Fiat |
| 3. Apruzzi - Apruzzi | Fiat |
| 4. Terigi - Berù | Fiat |
| 5. G. Scagliarini - Maffiodo | Cistitalia |
| 6. Bianchetti - Cornaggia M. | Alfa Romeo |
| 7. C. Scagliarini - Masi | Fiat |
| 8. Christillin - Nasi | Fiat |
| 9. D. Healey - G. Healey | Healey |
| 10. Colnaghi - Pozzoni | Fiat |

Lunghezza del percorso km 1.829

Media dei vincitori km/h 121,227

1948

In guerra era caduto, tra gli altri, anche uno dei quattro fondatori della Mille Miglia, così dall'edizione numero quindici la corsa bresciana si chiamerà "Trofeo Mille Miglia Franco Mazzotti".

La partenza avviene sabato 1 maggio, con la prima coppia (Bevilacqua-Carboni, su Fiat Sport a metano) a scattare alle 0.01. La partecipazione delle case italiane è massiccia: al via ci sono 117 Fiat, 41 Lancia Aprilia, 19 Cistitalia, 10 Alfa e 6 Maserati; in tutto lasciano gli innocastani del viale di parten-

nista della gara è Ascari che chiude il tratto Brescia-Padova alla media di 144,093 km/h e distanza di 21" la Ferrari di Cortese. Dietro seguono in gruppo Taruffi, Besana e Nuvolari. Dopo Ravenna esce bruscamente di gara per sbandata e rovesciamento il bresciano Romano che resta per fortuna incolume. A Forlì Bassi e Dominici sfuggono per il rotto della cuffia all'incendio della loro vettura, mentre a Cattolica è costretto al ritiro Taruffi. A Pesaro "Nivola", che è stato protagonista di un'epica rimonta, sfreccia al comando, ed a Roma vanta un buon margine su Sanesi, Cortese e Ascari, con Biondetti settimo a 21' 28". Dopo Roma escono di scena Cortese e Sanesi: entrambi finiscono in ospedale, Sanesi con commozione cerebrale.

Come Biondetti e Cortese, anche Nuvolari era al volante di una Ferrari, ma mentre ai due compagni di squadra era-

del vincitore spetta ancora una volta (ed è la terza, seconda consecutiva) a Clemente Biondetti, anch'egli al volante di una Ferrari, che taglia il traguardo alla media di 121,227 km/h e con un margine di vantaggio sulla coppia seconda classificata (Comirato-Dumas, su Fiat) di un'ora e mezza, margine mai più ottenuto da alcuno.

1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA



Clemente Biondetti all'arrivo della sua vittoriosa Mille Miglia

1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA

Si inverte nuovamente il percorso, ma i contendenti, nelle varie categorie salgono a 375



1950: vittoria in doppio petto 1951: Villoresi esce di strada, ma è primo

23 aprile 1950

Classifica assoluta

- | | |
|--------------------------|-------------|
| 1. G. Marzotto - Grosara | Ferrari |
| 2. Serafini - Salami | Ferrari |
| 3. Fangio - Zanardi | Alfa Romeo |
| 4. Bracco - Maglioli | Ferrari |
| 5. Johnson - Lea | Jaguar |
| 6. Cortese - Teravazzi | Frazer Nash |
| 7. Fagioli - Diotallevi | Osca |
| 8. Biondetti - Ronzoni | Jaguar |
| 9. V. Marzotto - Fontana | Ferrari |
| 10. Schwelm - De Simone | Alfa Romeo |

Lunghezza del percorso km 1.682
Media dei vincitori km/h 123,209

1950

Nel '50 la Mille Miglia invertì nuovamente il suo percorso; i contendenti nelle varie categorie erano saliti a 375. A questa edizione prese parte anche il campione argentino Manuel Fangio, al volante di una Alfa Romeo 2500. La casa milanese presentava inoltre la nuova tre litri affidata alla coppia Sanesi-Bornigaglia ed una 4500 cmc guidata da Bonetto che aveva lasciato la Ferrari per accasarsi con l'Alfa.

La casa di Maranello aveva allestito per i suoi piloti ufficiali...

to nell'ormai lontano 1938.

La corsa sarà veloce, bersagliata dal maltempo e da luttuosi incidenti. Nei pressi di Ponte S. Marco, pochi chilometri dopo la via, perde la vita il pilota bresciano Aldo Bassi, colui che nel dopoguerra aveva effettuato con Renzo Castagneto la ricognizione del percorso in vista della ripresa della gara.

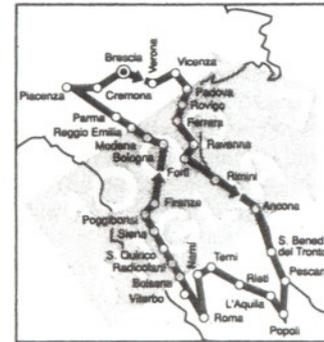
Muore anche un pilota inglese, Monghouse, mentre rimane seriamente ferito il romano Torta. Al via (Giannino Marzotto, giovane rampollo (è solo ventiduenne) della famiglia laniera di Valdagno, si presenta in doppio petto, ma ciò non gli impedirà di transitare al comando in tutti i controlli orari — ad eccezione di uno; dimostrazione questa di

classe e di capacità — e di conquistare meritatamente il successo.

Al secondo posto si classifica la Ferrari di Serafini a 7'33", mentre l'Alfa di Fangio è terza a 22'45". Quarto Bracco, anche lui su Ferrari, a 28'03", mentre quinto il già citato Johnson, su Jaguar. In tutto giungono a Brescia in 204 sui 375 partiti.

Per avere un'idea dell'apporto della Mille Miglia nel campo economico si pensi che nel 1951, con la partecipazione di 428 macchine, si calcolò fossero in corsa un miliardo e 200 milioni di lire in automobili, che avrebbero consumato non meno di 80.000 litri di carburante, portando all'erario 67 milioni di lire per l'imposta sulla benzina.

1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA



28-29 aprile 1951

Classifica assoluta

- | | |
|--------------------------|-------------|
| 1. Villoresi - Cassani | Ferrari |
| 2. Bracco - Maglioli | Lancia |
| 3. Scotti - Ruspaggiari | Ferrari |
| 4. P. Marzotto - Marini | Ferrari |
| 5. «Ippocampo» - Mori | Lancia |
| 6. Bonetto - Casnaghi | Alfa Romeo |
| 7. Valenzano - Maggio | Lancia |
| 8. Fagioli - Borghi | Osca |
| 9. Cortese - Tagni | Frazer Nash |
| 10. Bordoni - Serbelloni | Osca |

Lunghezza del percorso km 1.564
Media dei vincitori km/h 121,822

1951

Cose in grande le aveva fatte pure la Lancia: al via ci sono 26 vetture con motore a sei cilindri carrozzate da un "mago" del settore: Pininfarina. Si tratta delle Aurelia B20, macchine affidate a piloti di grande esperienza come Bracco, Maglioli, Castelbarco, Ippocampo e Valenzano. Fu la loro gara: ben tre conquistarono un piazzamento fra i primi cinque, e l'equipaggio Bracco-Maglioli addirittura si trovò nei pressi di Bologna ad insidiare il successo della Ferrari.

Il maltempo, infatti, aveva ridotto la pattuglia dei concorrenti (dei 325 partiti solo 173 ritornarono a Brescia); oltre ai già citati Ascari e Serafini uscirono di scena anche Giannino e Vittorio Marzotto, Biondetti, Johnson e Moss, per cui Gigi Villoresi — che si trovò al comando già a Fano, al momento del ritiro di Gianino Marzotto per un guasto mec-



1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA



3-4 maggio 1952

Classifica assoluta

- | | |
|------------------------|----------|
| 1. Bracco - Rolfo | Ferrari |
| 2. Kling - Klenk | Mercedes |
| 3. Fagioli - Borghi | Lancia |
| 4. Caracciola - Kurrle | Mercedes |
| 5. Anselmi - Semino | Lancia |
| 6. -Ippocampo- - Mori | Lancia |
| 7. Johnson - Mackenzie | Healey |
| 8. Ammendola - Pinzera | Lancia |
| 9. Brivio - Cassani | Ferrari |
| 10. Bordini - Geronimo | Ferrari |

Lunghezza del percorso km 1.564
Media dei vincitori km/h 128,591

1952

È la Mille Miglia dei mille piloti; così viene definita l'edizione del 1952 nella quale si presentano al via ben 501 vetture per un totale, quindi di 1002 concorrenti, ma anche questo è un record che la Mille Miglia crea per riuscire poi a frantumare.

Quest'anno si festeggerà anche il venticinquesimo dalla prima volta, quell'ormai lontano 1927 nel quale il famoso quartetto formato da Maggi, Mazzotti, Castagneto e Cane-

1952: edizione dei mille piloti Bracco su Ferrari straccia gli assi della Mercedes

portati. Non c'è l'italo-tedesco Caracciola — l'unico pilota d'oltre confine riuscito fino ad allora a conquistare il successo a Brescia —. Al via anche un giovane inglese scatenato al volante di una Jaguar, Stirling Moss, che diventerà uno dei personaggi più noti della Mille Miglia e che farà sempre puntualmente ritorno a Brescia in occasione delle prove rievocative.

È anche l'anno delle grandi manovre della Mercedes che schiera al via tre vetture, affidate a Caracciola, Long e Kling, diventate un mito. Si tratta delle 300 SL color argento, le famose Gullwing ("ali di Gabbiano") così definite per via dell'apertura delle portiere non tradizionale ma verso l'alto; si tratta di macchine belle e potenti, capaci di superare senza sforzo i 240 km/h.

Infine, in un campo di partenti ricco di grandi nomi sia per quanto concerne i piloti che per le vetture in gara, non

la Ferrari di Bracco a prendere il comando, inseguita dalle Mercedes di Lang e Kling, mentre Caracciola ebbe un avvio scialbo. Tra Ravenna e Ferrara il primo colpo di scena con l'uscita di strada di Lang, mentre al controllo di L'Aquila Kling transita al comando inseguito da Taruffi con Bracco quinto a 13'.

A Roma la situazione non cambia, mentre sulla via del ritorno Taruffi sferra un attacco che lo porta a ridurre il suo disavanzo, quando siamo alle porte di Viterbo, a 4'. A Siena il margine si è ulteriormente assottigliato, ma quando tutti si attendono da un attimo all'altro la comunicazione dell'avvenuto sorpasso ecco che Taruffi viene costretto al ritorno da un incidente.

All'inizio del tratto appenninico, quello che comprende lo scavalco del Passo della Futa, tocca a Bracco sferrare l'attacco. La nebbia è fittissi-

QUALCUNO CHIESE A BRACCO...

Appena sceso dalla macchina dopo lo spericolato inseguimento della Mercedes del tedesco Kling, in cui aveva continuamente rischiato la vita, qualcuno chiese a Bracco cosa gliene avesse dato la forza.

"Quando mi sembrava che il rischio fosse troppo grande, pensavo alla gente di quelle montagne fucilata dai tedeschi pochi anni prima... e la rabbia mi dava il coraggio" rispose; e, sdrammatizzando: "In più, avevo la mia immancabile riserva di buon Chianti, che non mi ha mai tradito!".



La Mille Miglia passa da Mantova per onorare il ricordo di 'Nivola' Tazio Nuvolari



25-26 aprile 1953

Classifica assoluta

- | | |
|--------------------------|--------------|
| 1. G. Marzotto - Crosara | Ferrari |
| 2. Fangio - Sala | Alfa Romeo |
| 3. Bonetto - Peruzzi | Lancia |
| 4. Cole - Vandelli | Ferrari |
| 5. Parnell - Klemantaski | Aston Martin |
| 6. Giletti - Bertocchi | Maserati |
| 7. Maggio - Anselmi | Lancia |
| 8. Barovero - Biondetti | Lancia |
| 9. Cabianca - Roghi | Ferrari |
| 10. Mantovani - Palazzi | Maserati |

Lunghezza del percorso km 1.512
Media dei vincitori km/h 142,347

1953

Se nel '52 si era superata la bella cifra di 1000 concorrenti, un anno più tardi c'è il record di vetture al via: 575, ma anche in quell'occasione — malgrado un tempo finalmente clemente — la selezione fu durissima, visto che ritornarono a Brescia solo in 282, meno della metà dei partenti.

È l'anno del rientro ufficiale di Alfa Romeo e Lancia che, insieme alla Ferrari, devono contrastare il passo di uno schieramento imponente di

1953: Marzotto ottiene il bis 1954: alla ribalta Ascari su Lancia

1954



1-2 maggio 1954

Classifica assoluta

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| 1. Alberto Ascari | Lancia |
| 2. Vittorio Marzotto | Ferrari |
| 3. L. Musso - Zocca | Maserati |
| 4. Clemente Biondetti | Ferrari |
| 5. Venezian - Orlandi | Maserati |
| 6. Herrmann - Linge | Porsche |
| 7. Serafini - Mancini | Lancia |
| 8. Carini - Artesiani | Alfa Romeo |
| 9. C. Leto di Priolo - S. Leto di P. | Fiat |
| 10. Giulio Cabianca | Osca |

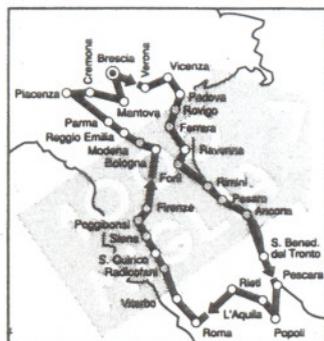
Lunghezza del percorso km 1.597
Media dei vincitori km/h 139,645



La Peugeot 203 (Classe 1.100 - 1.300) dei "peones" Pizzagalli ai tornanti della Futa. La Mille Miglia di quel 1954 fu particolarmente dura. Su 374 vetture partite, ne arrivarono meno della metà: solamente 182.

1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA

Da Stoccarda arrivano a Brescia tecnici ingegneri al comando del 'mitico' Neubaue



1955: Mercedes inattaccabile Stirling Moss il vincitore

30 aprile - 1. maggio 1955

Classifica assoluta

- | | |
|---------------------------|----------|
| 1. Moss - Jenkinson | Mercedes |
| 2. Juan Manuel Fangio | Mercedes |
| 3. Maglioli - Monferrario | Ferrari |
| 4. Francesco Giardini | Maserati |
| 5. John Fith | Mercedes |
| 6. Sighinolfi - Bellei | Ferrari |
| 7. Gendebien - Wascher | Mercedes |
| 8. Seidel - Glöckler | Porsche |
| 9. Luigi Bellucci | Maserati |
| 10. Salvatore Casella | Mercedes |

Lunghezza del percorso km 1.597

Media dei vincitori km/h 157,650

1955

È l'anno della Mercedes: già nelle settimane precedenti la corsa Brescia è invasa da tecnici ingegneri ed autocarri inviati dalla casa di Stoccarda che ha deciso di vincere la gara a tutti i costi. Le armi segrete della casa sono quattro affidabili e velocissime 300 SLR, vetture di otto cilindri che dispongono di oltre 280 CV e che sono affidate a Fangio, all'equipaggio Moss-Jenkinson, a Kling ed ai fratelli Hermann. Al comando della spedizione sempre lui, Neubaue, uno degli uomini mitici della Mille



Il Direttore della Mercedes, Alfred Neubaue, raggiante fra i vincitori Moss (a destra) e Jenkinson.

Alle spalle di un emozionato Moss ("Credo che nella mia vita non riuscirò mai più a vincere una corsa così bella come questa, in un ambiente così entusiasmante", dirà a fine gara appena sceso dalla sua argentea Mercedes) si piazza Manuel Fangio a quasi 32'; terza, a oltre 35', la Ferrari di Maglioli, seguita al quarto posto dalla Maserati di Giardini ad oltre un'ora dai vincitori; quinto: un'altra Mercedes, quella affidata a Fith.

La grande prova di Moss, la piena affidabilità delle vetture tedesche, la grande giornata di



La mitica Mercedes 300SR "Ala di Gabbiano",
detentrica del record di velocità alla Mille Miglia.

Il numero 722 indica l'ora della partenza: h.7,22.

Moss compì il percorso di km.1.596.994 in ore 10.07'48",
record non più uguagliato anche perché dopo 2 anni la corsa finì.

Non dobbiamo però ammirare meno le prestazioni "eroiche"
dei piloti "gentlemen", che compivano quel lunghissimo percorso
SENZA SOSTE stando al volante per quasi un giorno e una notte interi.
Ad esempio, le ISO "Isetta" fra le 20 e le 21 ore, le FIAT 500 C
fra le 17 e le 19 ore.

Trentadue anni dopo:

La stessa Mercedes (si noti il numero 722, mai più cancellato)
ha partecipato, con gli stessi Moss e Jenkinson,
alla Mille Miglia Rievocativa nel 1987.

Trattandosi di gara con prove, sia pur difficilissime, di regolarità,
la vettura non si qualificò.



1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA 1000 MIGLIA

Prima della Mille Miglia scompaiono Alberto Ascari e Bill Vukovic - 80 morti a Le Mans



28-29 aprile 1956

Classifica assoluta

- | | |
|---------------------------------|----------|
| 1. Eugenio Castellotti | Ferrari |
| 2. Collins - Klemantaski | Ferrari |
| 3. Luigi Musso | Ferrari |
| 4. Juan Manuel Fangio | Ferrari |
| 5. Gendebien - Wascher | Ferrari |
| 6. von Metternich-von Einsiedel | Mercedes |
| 7. Seidel - Glöckler | Mercedes |
| 8. Pollet - Flandrak | Mercedes |
| 9. Giulio Cabianca | Oscà |
| 10. Riess - Herrmann | Mercedes |

Lunghezza del percorso km 1.597
Media dei vincitori km/h 137,442

1956

Dopo il trionfo delle Mercedes, le case italiane cercano di cancellare lo smacco subito: è la Ferrari a guidare questa riscossa, e saranno tutte vetture

L'astro nascente Castellotti, di cui si parlava anche per la sua storia d'amore con la famosa "soubrette" Delia Scala, prese la testa della corsa a Pescara non la mollò più fino a Brescia, battendo non solo rivali come Fangio, ma la pioggia e il vento, che lo flagellarono per tutto il percorso nella sua 12 cilindri scoperta.

di Maranello quelle classificate ai primi cinque posti della graduatoria.

La corsa bresciana non nasce però sotto i migliori auspici: nelle settimane precedenti il via erano scomparsi Bill Vukovic, il campione di Indianapolis e Alberto Ascari, a Monza. Ma la sciagura più spaventosa era accaduta in Francia, a Le Mans, ed aveva causato la morte di 80 persone, tra gli spettatori per l'uscita di pista di una vettura in piena velocità. Molte grandi classiche sono così annullate, ed anche la Mille Miglia è nel mirino dei contestatori. Solo la grande

passione degli organizzatori e le loro influenti amicizie consentono un regolare svolgimento della corsa: unica modifica al regolamento è la limitazione a 400 del numero dei partecipanti.

Tuttavia, a causa delle aspre polemiche nate in tutta Europa, la Mercedes annuncia il suo ritiro dalle corse, anche se iscrive ugualmente — sia pure in veste ufficiosa — ben sette 300 SL affidate a piloti di valore assoluto.

Impegnatissime, invece, sia la Ferrari che la Maserati. La casa del Tridente schiera le sei cilindri di 3500 cmc affidato a Moss, Taruffi e Perdica. La casa del cavallino risponde con le potenti 12 cilindri a V pure di 3500 cmc, vetture in grado di erogare una potenza di ben 320 CV-DIN a 7300 giri/minuto, affidate a Castellotti e Fangio. Complessivamente la Ferrari iscrive alla gara bresciana cinque vetture: quattro spider ed una berlina 250 gran tu-



Castellotti vittorioso con la Ferrari

l'affermazione in massa delle Ferrari.

A Viterbo Fangio e Musso superano Riess che via via per-

de dall'acceleratore e prosegue al suo solito ritmo. Supera l'Appennino, imbecca la via Emilia e noi compie il tratto

piazzano quattro Ferrari: Collins-Klemantaski a 12' 18", Musso a 34' 39", Fangio a 49' 40" e Gendebien a 50' 55".

1000
MIGLIA



Tragedia a Guidizzolo - Il governo italiano decide la fine della Mille Miglia

1957: Taruffi vince l'ultima edizione La morte di De Portago e di Nelson

11-12 maggio 1957

Classifica assoluta

- | | |
|---------------------------------|----------|
| 1. Piero Taruffi | Ferrari |
| 2. Wolfgang Berghe von Trips | Ferrari |
| 3. Gendebien - Wascher | Ferrari |
| 4. Giorgio Scarlatti | Maserati |
| 5. Umberto Maglioli | Porsche |
| 6. Luglio - Carli | Ferrari |
| 7. «Ippocrate» (Paolo Ferrario) | Ferrari |
| 8. Gino Munaron | Ferrari |
| 9. Albino Buticchi | Ferrari |
| 10. Gottfried Koechert | Ferrari |

Lunghezza del percorso km 1.597
Media dei vincitori km/h 152,632

1957

Parte il 12 maggio 1957 la ventiquattresima ed ultima Mille Miglia. Alla vigilia la gara si annunciava come uno scontro tra due squadroni: quello Ferrari e quello Maserati. In realtà si risolve in una battaglia in famiglia fra ferraristi, tutti scatenati a tentare di battere il record assoluto di Stirling Moss e della sua Mercedes 300 SLR.



Il giovane Alfonso de Portago corse la XXIV Mille Miglia nella squadra Ferrari al posto di Castellotti, perito due mesi prima in un incidente di collaudo sull'Autodromo di Modena. Ma de Portago, mentre spingeva per strappare il terzo posto a Gendebien, uscì di strada perdendo la vita con il suo compagno Edmond G. Nelson e uccidendo dieci spettatori.



Per Enzo Ferrari, costruttore della macchina "omicida", comincia un lungo periodo di disperazione. Contro di lui ci sarà un processo che durerà anni, con l'accusa di aver montato sulle sue vetture pneumatici non adatti a sopportare le altissime velocità che esse potevano raggiungere. Alla fine Ferrari verrà assolto.

Caratteristiche tecniche ed equipaggi delle vetture vincitrici delle edizioni della Mille Miglia

Anno	Macchine	Cilindrata cm ³	Media in km/h	Numero dei cilindri	Potenza (cv)	Equipaggio
1927	OM	2.000	77,238	6	80	Minoja-Morandi
1928	Alfa Romeo	1.500	84,128	6	84	Campari-Ramponi
1929	Alfa Romeo	1.750	89,688	6	90	Campari-Ramponi
1930	Alfa Romeo	1.750	100,450	6	102	Nuvolari-Guidotti
1931	Mercedes	7.000	101,147	6	280	Caracciola-Sebastian
1932	Alfa Romeo	2.300	109,884	8	150	Borzacchini-Bignami
1933	Alfa Romeo	2.336	114,747	8	160	Nuvolari-Compagnoni
1934	Alfa Romeo	2.600	108,575	8	230	Varzi-Bignami
1935	Alfa Romeo	2.654	114,307	8	240	Pintacuda-Della Stufa
1936	Alfa Romeo	2.900	121,622	8	250	Brivio-Ongaro
1937	Alfa Romeo	2.900	114,747	8	255	Pintacuda-Mambelli
1938	Alfa Romeo	2.991	135,391	8	250	Biondetti-Stefani
1940	BMW	2.000	166,723	6	120	Hausteil-Baumer
1947	Alfa Romeo	2.900	112,238	8	260	Romano-Biondetti
1948	Ferrari	2.000	121,227	12	120	Biondetti-Navone
1949	Ferrari	2.000	131,456	12	130	Biondetti-Salani
1950	Ferrari	2.340	123,209	12	160	Marzotto G.-Crosara
1951	Ferrari	4.100	121,822	12	250	Villoresi-Cassani
1952	Ferrari	2.715	128,591	12	210	Bracco-Rolfo
1953	Ferrari	4.100	142,347	12	280	Marzotto G.-Crosara
1954	Lancia	3.300	139,645	6	270	Ascari
1955	Mercedes	3.822	157,550	8	280	Moss-Jenkinson
1956	Ferrari	3.500	137,442	12	280	Castellotti
1957	Ferrari	3.780	152,632	12	350	Taruffi



CHIUDIAMO QUESTA GALOPPATA

LUNGO GLI ANNI RUGGENTI DELLA MILLE MIGLIA

con le parole che un grande giornalista sportivo, Corrado Millanta, scrisse nel 1977 sul Giornale di Brescia nel ventesimo anniversario dell'ultima Mille Miglia:

Sono passati esattamente vent'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 intorno, sono felice che non esista più.

Apparsa negli anni bellissimi tra il 1920 e il 1930, durante quello che può chiamarsi il "Rinascimento" dell'automobile, la Mille Miglia si è svolta nel periodo più completo e interessante dello sport automobilistico e ha avuto la fortuna di venir soppressa prima che i tempi e l'ambiente cambiassero.

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" era sconosciuta. Preferisco che il suo ciclo si sia chiuso vent'anni fa. Perché è rimasta così incontaminata nella sua purezza e - ciò che è veramente bello e di cui si può essere fieri - una cosa nostra.