



www.1000miglia.eu

infoline +39 0105761799  
info@1000miglia.eu

## MILLE MIGLIA – DENTRO LA STORIA

### 1930

La lotta per il primato si rivelò un duello tra Achille Varzi e Tazio Nuvolari, quest'ultimo avvantaggiato dal fatto di essere partito dieci minuti dopo il pilota di Galliate che, sembra, non fosse stato bene informato negli ultimi tratti del ritmo di gara che stava mantenendo il rivale.

La leggenda, forse eccessivamente romanzata, racconta che Nuvolari abbia sorpassato Varzi a Desenzano, poco prima del traguardo, dopo averlo seguito a fari spenti per coglierlo di sorpresa.

L'Alfa si aggiudicò anche la Coppa Brescia a squadre.

### 1931

La Mercedes di Caracciola sfruttò tutta la sua potenza arrivando al controllo di Bologna alla media di 154,222 km/h, polverizzando il precedente record. Sull'Appennino iniziò il recupero di Nuvolari, ma già erano apparsi i primi sintomi dei guai alle gomme che avrebbero fermato la rincorsa delle vetture milanesi. Fino a Bologna fu un alternarsi alla testa dei protagonisti, poi Caracciola prese il sopravvento, favorito anche dai problemi alla frizione di Arcangeli, primo al controllo felsineo.

### 1936

La difficile situazione internazionale, creata dalla guerra etiopica e dalle sanzioni comminate all'Italia, impedì la partecipazione dei piloti stranieri.

In pieno accordo con il regime di "autarchia" furono create speciali classifiche riservate alle vetture alimentate a combustibili succedanei di natura gassosa, liquida o solida. Non era un'innovazione assoluta: già nel 1933 il generale della Milizia Forestale Augusto Agostini aveva preso parte alla Mille Miglia con un'Alfa Romeo 1750 GS alimentata con il "gassogeno" inventato da Marco Ferraguti, professore di agraria all'università di Perugia. Agostini, in coppia con Sergio Ferraguti, figlio dell'inventore, riuscì a concludere la manifestazione fuori tempo massimo, mantenendo, tuttavia, la non disprezzabile media di 51 km/h. La radio, che allora seguiva quasi in diretta l'andamento della gara, riferì dei tre tentativi occorsi all'equipaggio per superare la salita del Piccione, tra Perugia e Gubbio.



MAC Events s.r.l.  
Corso Torino, 1/7  
16129 Genova - Italy  
Tel. +39 0105531767  
Fax +39 0108630021  
P.I. - C.F. 01294450992  
www.mac-on-line.com



Meet Comunicazione s.r.l.  
Piazzale Flaminio, 19  
00196 Roma - Italy  
Tel. +39 063229691  
Fax +39 0632296981  
P.I. - C.F. 10330250159  
www.gruppommeet.it



Sanremorally s.r.l.  
Via Matteotti, 12  
18038 Sanremo (IM) - Italy  
P.I. - C.F. 00904350089  
www.sanremorally.it

CONCESSIONARI DI





la corsa  
più bella  
del mondo

www.1000miglia.eu

## 1947

Il problema maggiore era posto dal razionamento ancora in atto della benzina e dei pneumatici. Grazie ad accordi particolari, i concorrenti ebbero la possibilità di acquistare all'atto dell'iscrizione un treno di gomme nuove Pirelli a prezzo super scontato e tagliandi per benzina sufficiente da consumarsi, questi ultimi, presso i distributori disposti lungo il percorso. Ciò gonfiò a dismisura l'elenco degli iscritti, ben 245, mentre i partenti furono solo 155, alimentando fortemente il mercato nero degli introvabili pneumatici.

Altra novità fu costituita dal nuovo copricapo indossato da Renzo Castagneto che per la prima volta si presentò sulla pedana di viale Venezia con un cappello floscio al posto della tradizionale bombetta con la quale aveva dato le partenze in tutte le tredici edizioni precedenti. Si giustificò rispondendo alla domanda *"E la bombetta?"* postagli da Carlo Biscaretti di Ruffia: *"Perduta, liquefatta, subissata nei bombardamenti con tutto l'armadio. E quel che è peggio, non se ne trovano più. E allora sono passato alla lobbia"*

## 1948

L'inclusione di Nuvolari nella squadra modenese ha del romanzesco, come tutte le storie, più o meno vere, tramandate sul "mantovano volante". Il pilota si trovava in convalescenza in un convento sul Lago di Garda, nel tentativo di curare non tanto i suoi problemi ai polmoni, quanto di superare lo shock dovuto alla prematura morte di entrambi i figli. A lui aveva pensato l'Alfa Romeo, che ancora stentava a riprendere la produzione di serie, per affidargli una delle due berlinette sperimentali che l'Alfa Corse aveva realizzato. Enzo Ferrari, prontamente informato delle intenzioni della rivale milanese, si precipitò a Brescia, precedendo gli incaricati del Portello, e riuscì a convincere Nuvolari a partecipare alla gara con la quarta vettura *preparata* del "Cavallino". Era una vettura aperta e con parafanghi motociclistici, non certo la più confortevole per il percorso che l'attendeva.

Dopo le schermaglie iniziali, Nuvolari passò in testa nel tratto Forlì-Roma, controllo che raggiunse mantenendo una media di 125 km/h, nonostante un incidente gli avesse fatto perdere il parafango anteriore sinistro e danneggiato il cofano motore, che, non rimanendo più chiuso, fu eliminato al controllo capitolino. Un altro incidente, nei pressi di Livorno, gli danneggiò la balestra posteriore sinistra, scardinando anche il seggiolino del secondo pilota.

Nonostante tutti questi guai, a Bologna Nuvolari mantenne un vantaggio di 29 minuti su Biondetti, ma a Reggio Emilia un perno

MAC 20

meet  
1948-1949

SAATCHI & SAATCHI

BARCELONA





la corsa  
più bella  
del mondo

www.1000miglia.eu

della sospensione cedette definitivamente, costringendolo al ritiro. La leggenda racconta che già a Modena Enzo Ferrari lo avesse supplicato di fermarsi, vista la pericolosità della vettura, e che un prete, in abito talare, fosse stato persuaso a porsi in mezzo alla strada per fermare la disperata corsa del mantovano.

### 1950

Per la sua diciassettesima edizione la gara, scaramanticamente, mutò denominazione, assumendo quella di "La Mille Miglia del 1950 per la Coppa Franco Mazzotti".

Purtroppo questo "escamotage" non fu sufficiente a scongiurare i moltissimi incidenti, i guai e le "polemiche, inevitabili viste le dimensioni raggiunte dalla gara che annoverò ben 375 vetture alla partenza.

Oltre a Giannino Marzotto a questa edizione della gara bresciana parteciparono anche i suoi tre fratelli, tutti al volante di vetture Ferrari, ma solo Vittorio riuscì a tagliare il traguardo in nona posizione assoluta.

Memorabile rimane l'arrivo del conte Marzotto che scese dalla vettura dopo 13 ore di guida indossando un doppiopetto di grisaglia "naturalmente Marzotto" con cravatta intonata con il colore della vettura.

A Giannino Marzotto resta il record di più giovane vincitore della Mille Miglia.

### 1952

La fortuna baciò la Ferrari che aveva dovuto rinunciare prima della gara a Villoresi, Ascari e Farina. Si racconta che la vettura di Villoresi sia stata affidata all'ultimo momento e mal volentieri a Giovanni Bracco, forte stradista, al pari di Biondetti, ma come quest'ultimo dalla vita abbastanza sregolata e pessimo pagatore, per cui non gli era stata garantita alcuna assistenza, che nella sua condizione di pilota privato avrebbe dovuto pagare in contanti alla Casa di Maranello.

Solo l'ottima posizione in classifica generale a Bologna, primo con due minuti di vantaggio sulla Mercedes di Kling, permise a Bracco di godere di un tardivo cambio di pneumatici da parte dei meccanici della Ferrari e di vincere la XIX Mille Miglia.

MAC 2021

meet

SAATCHI & SAATCHI

SAATCHI & SAATCHI





la corsa  
più bella  
del mondo

[www.1000miglia.eu](http://www.1000miglia.eu)

## 1955

Un merito speciale deve essere accordato a Stirling Moss e a Denis Jenkinson che prepararono un dettagliatissimo "radar", scritto su una striscia di carta lunga oltre 5 metri che si svolgeva da un rullo per avvolgersi su un altro, entrambi disposti parallelamente in una scatola. "Jenks" man mano che l'auto procedeva nel percorso, avvolgeva la striscia leggendo le note corrispondenti e comunicandole a Moss con segni convenzionali della mano.

È forse poco noto che questo metodo fu preferito all'interfono tra pilota e co-pilota che la Mercedes aveva realizzato; le comunicazioni infatti spesso non venivano comprese dal pilota troppo concentrato nella guida.

Il risultato di questa metodica preparazione fu eccezionale: Moss vinse la gara alla media record di 157,650 km/h, segnando anche i nuovi record sui tratti Brescia-Pescara (189,981 km/h) e Brescia-Roma (173,050 km/h), oltre che sulla Cremona-Brescia (198,464 km/h) del gran Premio Nuvolari.

MAC<sup>2</sup>Y

meet  
1000 MIGLIA

SAATCHI & SAATCHI

GRUPPO IRI

