

RONDO



CARDUCCI

..... *storie e storie* a cura di Fulvio Negrini

VETERAN CAR CLUB CARDUCCI

MILLE MIGLIA POSTUMA 1958

E' come dopo essere stati sfiorati da un lampo quando, storditi e frastornati dalla luce, si cerca di riaprire gli occhi per tornare al presente, non rendendosi conto ancora del pericolo appena scampato. Così gli organizzatori bresciani, travolti dalla tragedia dell'anno prima, cercano di mantenere in vita un'epopea durata quasi un trentennio, annullando il ricordo di Guidizzolo che di fatto a chiuso la grande storia delle corse su strada.



La loro Mille Miglia, sacra ed immortale, è stata spenta per sempre, ma non vogliono, non possono cadere nell'oblio; non ci stanno loro e, quasi come carbonari, senza clamori, sperano di mantenere in vita il mito della "freccia rossa". Attenderanno tempi migliori ma sono certi che passata la bufera, ritorneranno come prima, più forti di prima. La loro passione, la loro grande voglia di velocità, di corsa, li rendono ormai fuori dal tempo ma meglio una Mille Miglia in questa forma che non farla.

Con queste premesse il 21 e 22 giugno del 1958 viene messa in programma la nuova Mille Miglia.

Il percorso

Questa Mille Miglia è chiaramente una corsa di transizione ma deve mantenere ben salda la sua tradizione: deve essere una prova severa ed impegnativa per mezzi e piloti.

Il tracciato resta sempre di 1600 km. ma il suo svolgimento avviene in zone prevalentemente montane, dove la media dei 50 km./orari è difficile da mantenere. Il percorso si snoda da Brescia verso Colle Sant'Eusebio, Salò, Riva del Garda, Trento, Feltre, Vittorio Veneto, Cervignano del Friuli, Trieste, Opicina, Udine, Tolmezzo, Fiera di Primiero, Cortina d'Ampezzo, Bolzano, Ponte di Legno, Sondrio, Bergamo, Madonna di Campiglio e nuovamente Brescia.



Lungo questo itinerario sono previste sette prove di velocità in salita ed una in pianura e l'arrivo a Brescia è in velocità. In totale i tratti cronometrati raggiungono una lunghezza di ottanta chilometri. Il regolamento prevede che la classifica non sia fatta in base al punteggio, bensì al tempo corrispondente la somma dei tempi impiegati nelle varie prove di velocità. Non sono previste penalità per gli anticipi ma solo per i ritardi, penalizzando così quei concorrenti che ad un certo punto del percorso, risulteranno in ritardo sulla media dei 50 km./orari. Al via vengono accettate solo vetture Turismo e Gran Turismo suddivise per gruppi e classi. Così impostata la nuova Mille Miglia consente, ad esclusione delle vetture Sport, la partecipazione di tutti. La Mille Miglia del 1958 impegnerà i piloti in una estenuante guida per ben trentadue ore filate e quindi anche una notte intera in corsa. Proprio di notte si tengono le prove più temute, quelle da San Martino al Passo Rolle e da Appiano al Passo della Mendola. Le partenze e gli arrivi nei singoli tratti di velocità, vengono presi lanciati, salvo in qualche caso particolare. Il montepremi finale è all'altezza delle passate Mille Miglia con premi fino a 16 milioni di lire.



La cronaca

Renzo Castagneto, mossiere da sempre forte della certezza di poter ripresentare nel futuro la sua corsa come era nata, da il via alle 111 vetture verso questo tracciato impegnativo di 1593 km. con ben trentadue ore di guida ininterrotte, su strade che in diversi punti sono praticamente delle mulattiere. Il pezzo più impegnativo è il tratto notturno quando, nel buio e con la stanchezza affiorante, dovrà affrontare il Rolle e la Mendola. Proprio in questo tratto, ad esclusione dei primissimi posti della classifica, molti equipaggi si giocano la gara ed alcuni pagano caro questo pezzo di corsa, addirittura con il ritiro. Al termine sono in 94 all'arrivo a Brescia e la vittoria è meritatamente nelle mani di Gigi Taramazzo e del fido Gerino con la potente Ferrari 250 GT. La Ferrari conquista anche il secondo posto con Villotti-Zampiero mentre solo nel finale quella del veneziano Papais con Crivellari deve cedere il gradino più basso del podio alla Porsche di Strahle-Walter. La vittoria di Taramazzo-Gerino non è mai stata messa in discussione ed il vantaggio di 1' e 25" su Villotti ne è la conferma. Certamente non sono mancati momenti difficili per i vincitori come quando dopo il Passo della Mendola, sono stati costretti a rallentare per problemi meccanici, ma il loro vantaggio era così forte da permettere ai due di arrivare a Brescia con un margine di sicurezza. La coppia trentina Villotti-Zampiero ha cercato in tutti i modi di contrastare la supremazia di Gigi Taramazzo, facendo una gara accorta ma all'attacco con una vettura non certo freschissima. La loro "defaillance" è avvenuta sulla Mendola, dove hanno ceduto a Taramazzo 33". Forse tra i ferraristi ci si aspettava di più da Papais-Crivellari anch'essi con la 250 GT appena riparata dalla "botta" della domenica prima al Rallye Lido di Venezia. Hanno mantenuto la terza piazza fino sul Passo di Campo Carlomagno, dove Strahle e Walter con la loro Porsche 356, più agile e maneggevole, sono riusciti nell'intento di superarli. Certamente per i due tedeschi una terza piazza largamente meritata vista la regolarità con cui hanno affrontato il difficile tracciato.



Una gara senza gloria per Castelli Guidi che correva in coppia con Giuseppe Musso (Fratello di Luigi). I due, dopo una stentata partenza, si sono fatti valere nel finale recuperando alcune posizioni fino al quinto posto. Alle loro spalle un gruppo di Giulietta, fra cui la Sprint Veloce di Marconi-Frescobaldi che con un finale al cardiopalmo è riuscita a superare la gemella dei fratelli Baghetti. Ottava e nona ancora l'Alfa con altre due Sprint Veloce di Borga-Borner e Modena-Bonino a dimostrazione della bontà di questa vettura che, sapientemente preparata, in queste gare può puntare alle prime posizioni. Decimi Stern-Cots con una Giulietta TI che precedevano la Ferrari di Galluzzi-Rota e l'Alfa 1900 TI del trentino Salvetta.

All'arrivo anche piloti importanti come i coniugi Trautmann, Guichet, Bongiasca, Monraisse (vincitore dell'ultimo Rallye di Montecarlo), Mario Poltronieri, Picart, i milanesi Turri e Cocchetti, Lombardini ed il francese Michy.

Attesa da tutti era anche la prova finale di velocità (1.500 metri nel cuore di Brescia) che voleva quasi essere una sfida ai detrattori della Mille Miglia, portando l'anima della corsa all'interno del feudo bresciano. Questa prova è stata gradita da tutti i concorrenti anche se al vincitore, Galluzzi su Ferrari, veniva imputata una media oraria di oltre 190 km./orari, forse più frutto di un errore cronometrico che della realtà. Questo ultimo tratto, con le vetture e piloti ormai spremuti come limoni, serviva alla coppia Cialy-Bandini con l'Appia Zagato per superare in classifica Castellina-Vignale con la l'Abarth Zagato. Ottima in questo tratto anche la corsa dell'Appia Zagato di White-Pasetti.



Molto alta la percentuale degli arrivati a dimostrazione dell'ottima preparazione dei concorrenti ma anche di un percorso duro, ma non impossibile. Alla fine tante le classi e sottoclassi premiate (circa 44), nel puro stile Mille Miglia per attirare ed accontentare tutti i piloti.

Una bella gara, piacevole, che potrà in futuro essere ripetuta certamente solo in questa forma, anche se Renzo Castagneto e tutti gli organizzatori bresciani, pur dicendosi soddisfatti del risultato, sono sempre convinti di voler riproporre la Mille Miglia come nel passato e questo, visto i tempi, potrà certamente essere un bel sogno, ma solo ed esclusivamente un sogno.