



Comune  
di Sirmione



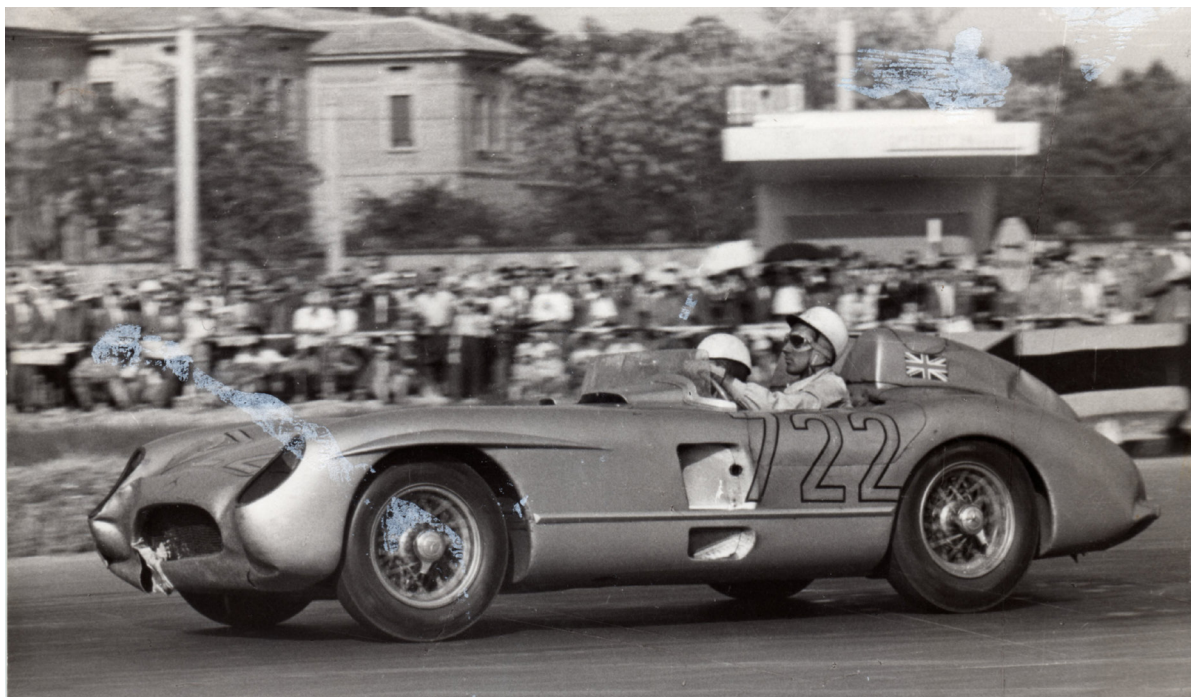
# 722: il tempo di Stirling

## Il leggendario record di Stirling Moss e la sfida inglese alla Mille Miglia

Conferenza di **Attilio Facconi**, giornalista e storico dell'automobilismo

per il **Sirmione Book Club English**

*Sirmione, Ristorante Casa dei Pescatori, 9 aprile 2026*



*Il pilota inglese Stirling Moss in piena azione sulla Mercedes 300 SLR, trionfatore nella corsa del 1955. Moss vince e realizza il record di velocità della corsa*

### **“Inglese e inglesine”, le auto di oltre Manica alla Mille Miglia**

La partecipazione alla Mille Miglia, di automobili e piloti inglesi ha lasciato una impronta importante nella storia della “Corsa più bella del mondo”.

Questa presenza si è concretizzata per metà delle storiche edizioni. Vediamo quali sono i momenti marcati Gran Bretagna.

La partecipazione ha inizio nel 1932 a scopo sperimentale, con Lord de Clifford su una MG Midget, che nel ritorno verso Brescia si ritira. L'anno successivo dal reparto corse di Abington della Scuderia MG, vengono preparate 3 vetture per la Mille Miglia, che dominano nella categoria 1100cc. È un successo di rilievo sportivo, ma anche tecnico.

Nelle edizioni successive sono le veloci auto marcate Aston Martin, che ben figurano nella loro categoria conquistando posti di rilievo.

Nel dopoguerra la diplomazia sportiva ha la meglio e dall'Inghilterra arrivano quattro vetture costruite da Healey, che si distinguono per robustezza, stabilità e velocità. Lo stesso costruttore Donald con il figlio Geoffrey coglie un nono posto assoluto e secondo di classe.

Nel 1950, da Brescia partono le inglesi Healey e Jaguar, ma è la “barchetta”, XK 120 esemplare unico costruito da Clemente Biondetti con la Casa di Coventry, che coglie l'ottavo posto assolu-

to. Questo esemplare ora appartiene a un collezionista veronese, che spesso vediamo transitare da Sirmione. Negli anni seguenti, le vetture inglesi sono sempre più presenti alla partenza da Brescia con Aston Martin, Healey e Jaguar che nel 1953 affida la C-Type al giovane pilota Stirling Moss.

Sono proprio gli inglesi Stirling Moss con il giornalista Dennis Jenkinson, che con una prova leggendaria nella corsa del 1955, imprimono il sigillo "inglese" sulla storia della Mille Miglia.

## **Mille Miglia 1955: quel record di Stirling Moss**

*Sulla Mercedes 300 SLR vince alla media di 157,650 Km/h*

La storia della XXII edizione ha impresso a caratteri indelebili un nome: Stirling Moss. Il pilota inglese trionfa nella corsa del 1955 con una strepitosa media record, divenuta leggendaria.

Ripercorriamo dopo sette decenni quella storica impresa, il grande evento sportivo con lo straordinario coinvolgimento popolare, che rende unica la Mille Miglia.

Nel vecchio continente, si tenta di risorgere dalle ceneri delle devastazioni belliche; dopo un decennio emergono i segni di una migliorata condizione sociale ed economica. Anche la Mille Miglia, che ha ripreso a correre sin dal 1947, rappresenta un momento vitale della rinascita sportiva industriale e sociale.

La gara della primavera del '55 si presenta come l'edizione più partecipata di sempre pronta a regalare nuovi record, visti i continui miglioramenti delle auto e delle strade. L'attesa e il richiamo è molto forte perché la corsa si è ormai consolidata come un evento mondiale di grande popolarità. Tutte le marche schierano alla partenza i pezzi migliori affidandoli ai più famosi assi del volante con l'obiettivo di ottenere risultati prestigiosi.

La XXII edizione si preannuncia memorabile perché partono da Corso Venezia ben 521 vetture, un vero e proprio record di presenze e, mai come in questa occasione corrono i bolidi più potenti delle grandi Case. Il percorso è identico alla edizione precedente e questo accresce interesse per la fase finale della corsa con la prova speciale dedicata alla memoria di Tazio Nuvolari. Un tratto pianeggiante di 135 chilometri ideale per spingere i motori al massimo.

È previsto bel tempo su tutto il tragitto e ciò prelude ad una sfida accesa per la vittoria finale con il preannunciato duello fra la Ferrari e la Mercedes. La Casa del "Cavallino rampante" tenta la rivincita con le nuove 6 cilindri, derivate dalla F2 allestendo una squadra ufficiale con l'esperto Piero Taruffi, Umberto Maglioli, Paolo Marzotto e il promettente Eugenio Castellotti.

La Mercedes, con la nuova 300 SLR, un bolide 8 cilindri da 3000 cc, derivata dalla F1, punta al podio con Juan Manuel Fangio, Karl Kling, Hans Hermann e la promessa inglese Stirling Moss, che corre in coppia col giornalista Jenkinson. Quest'ultimo mette a punto una particolare tabella di marcia con annotazioni a simboli sulle caratteristiche del percorso da "srotolare" e usare in corsa per dare rapidi suggerimenti al pilota. Un'idea, che si rivelerà genitrice del moderno road-book.

Partono i "bolidi" e la lotta è subito incandescente. Paolo Marzotto con la Ferrari va come un fulmine è primo a Verona sfiorando i 200 orari; una gomma lo tradisce e si ferma. Passa al comando Castellotti, ma cedono le gomme e si ritira. La nuova Mercedes domina la discesa verso Roma; è primo il lanciatisimo Moss con un tempo da record.

Lo insegue un indomito Taruffi, che purtroppo si ritira a Viterbo. Nel ritorno verso Brescia la situazione non cambia: per le auto di Stoccarda è il trionfo.

Vince Stirling Moss e stabilisce il nuovo record della corsa con la media favolosa di 157,650 km/h davanti a Fangio e al ferrarista Maglioli con distacchi abissali. Questo record rimarrà per sempre imbattuto.

L'accoppiata Moss-Jenkinson con la potente "Freccia d'argento" vince anche il Gran Premio Nuvolari, sfiorando sul piatto tratto padano, Cremona, Mantova, Brescia, la media dei 200 chi-

lometri orari: i cronometri si fermano a 39 minuti e 54 secondi alla media di 198,496. I posti d'onore del gran premio, che onora il "Mantovano volante", ricalcano la classifica finale della Mille Miglia.

## **Mille Miglia: "La corsa più bella del mondo"**

### *Le prime competizioni*

Il periodo di pace successivo alle Guerre del Risorgimento, nella seconda metà dell'800, da una svolta decisiva alla realizzazione di un veicolo indipendente, adatto a muoversi da solo. In tutta Europa ferve lo sviluppo industriale e anche l'imprenditoria italiana impegna risorse in questo settore, dando vita, già alla fine del XIX secolo, alle prime industrie automobilistiche.

La data storica delle prime corse automobilistiche in Italia è fissata al 10 Settembre 1899 con la disputa della gara lungo la circonvallazione della città di Brescia. Il giorno dopo è ancora più importante perché si corre la gara sull'impegnativo percorso stradale Brescia-Cremona-Vercelli-Brescia, di 223 chilometri, di strade sterrate e polverose.

Dopo questa pietra miliare delle competizioni, ancora da Brescia, culla dell'automobilismo sportivo e progredito centro industriale, nonché sede della Casa automobilistica OM, partono gare in circuito nell'ambito della "Settimana Automobilistica Bresciana" tra il 1904 e il 1907.

Al volante delle nuove automobili ci sono i piloti Giovanni Agnelli, Ettore Bugatti e Vincenzo Lancia: nomi destinati a lasciare un segno indelebile nella storia dell'industria automobilistica.

Nel secondo decennio del secolo scorso i rombi dei motori lasciano il posto ai sinistri boati della "Grande Guerra". Solo nel 1921 riprendono ufficialmente le gare in auto con la disputa del Circuito del Garda tra Salò e Gardone e del 1° Gran Premio d'Italia di Automobilismo, che si corre in circuito a Montichiari; successivamente si disputa a Monza sul nuovo e velocissimo circuito costruito nel secolare parco della Villa Reale.

La passione degli sportivi bresciani per l'automobilismo è molto forte come è spiccato il senso organizzativo, per cui è naturale che scaturisca dalla città denominata la "Leonessa d'Italia", un'idea innovativa: da favola.

### *L'alba di un evento unico*

All'inizio del 1926 il poeta Gabriele d'Annunzio, ormai stabilitosi al Vittoriale degli Italiani a Gardone Riviera, da grande appassionato di auto chiude una annosa disputa definendo per sempre il genere del nuovo mezzo a 4 ruote: "L'Automobile è femminile". Nel dicembre dello stesso anno, quattro amici appassionati di auto, Aimo Maggi, Franco Mazzotti, Renzo Castagneto e il giornalista milanese Giovanni Canestrini, decidono di creare un nuovo evento per ridare impulso al mondo dell'automobilismo nazionale ancora in crisi per i disastrosi danni della Grande Guerra.

La società è attratta dalla corrente culturale del "Futurismo" e il mondo industriale automobilistico seppur in sofferenza è animato dal desiderio di rinnovamento: sono le condizioni per realizzare un grande vento.

I quattro amici pensano ad una corsa su strada, dura e selettiva con partenza da Brescia, giro di boa a Roma (come atto d'onore verso la Capitale del Regno) e ritorno a Brescia. Un percorso attraverso sette regioni e molte province, con tre passi appenninici da superare per un totale di 1600 chilometri pari a 1000 miglia terrestri.

L'idea si concretizza la mattina del 27 Marzo 1927, quando parte da Brescia la vettura numero 1, una Isotta Fraschini destinata a dare inizio alla leggenda della Mille Miglia.

Partono 77 temerari per la grande corsa di 1650 chilometri da percorrere su strade sterrate, polverose, strette e spesso malridotte. Dopo 21 ore e 4 minuti arriva al traguardo di Brescia la prima auto, la vettura n° 14 una OM 665 Sport con l'equipaggio Morandi-Minoja, che realizzano la media di 77,328 Km/h, impensabile per quei tempi. Sono 54 le auto che ritornano al traguardo: è un successo strepitoso.

### *Le prime edizioni*

La trionfale riuscita della manifestazione e le ripercussioni positive sull'industria e sulla società, portano il capo del governo a sollecitare i quattro ideatori a ripetere la corsa negli anni successivi. Le gesta di grandi campioni, considerati eroi del volante, rendono epiche le prime edizioni.

Nella corsa del 1930 sorprende tutti, per la sua straordinaria audacia e bravura, il pilota mantovano Tazio Nuvolari, che conquista la vittoria assoluta alla sbalorditiva media di 100 Km/h. Al volante dell'Alfa Romeo 6C 1750 vince entrando nella leggenda per il suo coraggioso sorpasso perpetrato tra Desenzano e Lonato, ai danni del suo avversario, che leggenda vuole a fari spenti.

La fase epica continua per tutti gli Anni Trenta con le medie orarie sempre più elevate e le auto più competitive e potenti, dove dominano incontrastate le Alfa Romeo della Scuderia Ferrari.

Nel 1940 la corsa non scende fino a Roma, si corre il circuito pianeggiante Brescia-Crema-Mantova-Brescia per nove volte. Anche l'Italia entra in guerra e per qualche anno in Europa non si parla più di competizioni.

Dal conflitto mondiale non torna più Franco Mazzotti, uno dei fondatori. Gli amici rimasti superano i grandi problemi dell'Italia post-bellica con le strade distrutte e ponti abbattuti, ma con grande determinazione e l'efficienza di un tempo, si rimette in moto la grande manifestazione.

### *La corsa del dopo guerra*

Nel clima di ricostruzione del dopo guerra, nonostante l'assenza di equipaggi stranieri e la presenza di vetture modeste in gara, la Mille Miglia riparte con grandi folle e riesplode la grande passione popolare per le gesta sportive ed umane del mitico e inimitabile Tazio Nuvolari.

Le edizioni degli Anni Cinquanta raggiungono il loro massimo splendore. Le grandi Case automobilistiche internazionali partecipano con mezzi sempre più potenti e competitivi, pilotati da assi mondiali del volante. La corsa attrae sempre più concorrenti, il coinvolgimento popolare è sempre più sentito con i nuovi mezzi di comunicazione della radio e televisione, che ne ampliano le cronache.

Enzo Ferrari divenuto costruttore con i suoi bolidi, contraddistinti dal "Cavallino rampante" nero, impresso in campo giallo, domina le edizioni post-belliche. Fanno eccezione le corse del 1954 quando vince il Campione del Mondo di F1 Alberto Ascari su Lancia e nel 1955 il giovane inglese Stirling Moss su Mercedes, coglie una vittoria strepitosa. L'asso britannico conquista anche la media record della corsa, che rimarrà per sempre imbattuto, percorrendo la cavalcata Brescia-Roma-Brescia con il tempo di 10 ore, 7 minuti e 48 secondi.

Nel 1957 dominano le "rosse" Ferrari che aggiudicandosi l'intero podio imprimono l'ultimo sigillo su una corsa che rimarrà unica nella storia dell'automobilismo su strada.

Quel 12 maggio del 1957, a pochi chilometri dal traguardo si consuma una tragedia quando il ferrarista Alfonso De Portago esce di strada e trova la morte insieme ad altri dieci spettatori sulla statale Goitese, nei pressi di Guidizzolo: è la fine della gara di velocità.

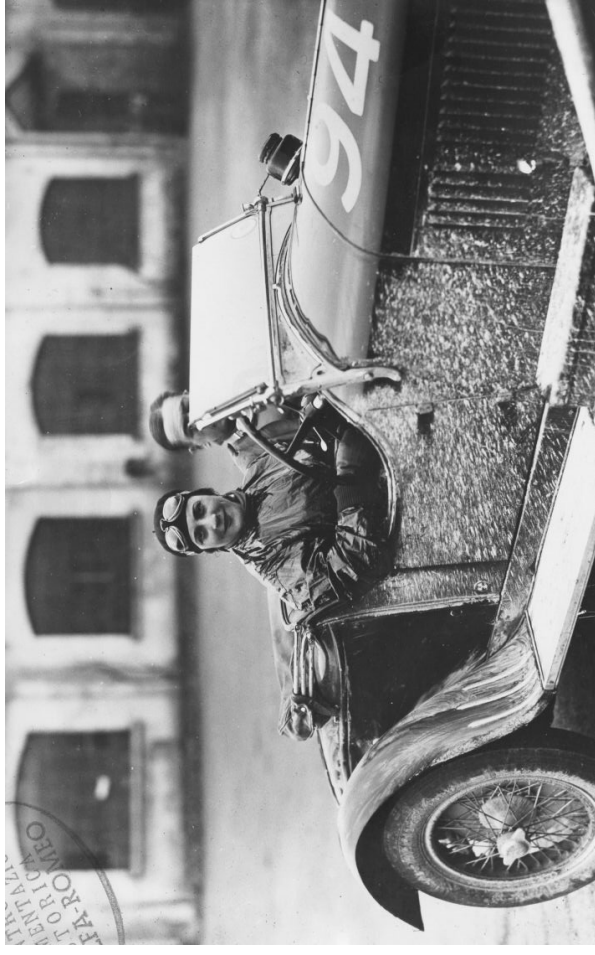
### *La rievocazione di regolarità*

La Mille Miglia considerata universalmente la "Corsa più bella del mondo", con il suo immenso carico di storia e cultura non può disperdersi. Ancora una volta sono degli appassionati bresciani, che trasformano la Mille Miglia in una gara di rievocativa di regolarità. La formula è subito vincente, l'interesse è sempre più crescente e da tutto il mondo a ogni primavera ritornano a sfrecciare sulle nostre strade le più belle e significative auto d'epoca.

Oggi possiamo ammirare un transito eccezionale, un "Museo viaggiante" che testimonia l'evoluzione tecnologica e l'ingegno dell'uomo applicato attorno alle quattro ruote. Un evento unico, protagonista della storia del secolo e conosciuta in tutti i continenti.



*Morandi-Minoia su OM 665 Superba, i vincitori della prima Mille Miglia nel 1927*



*Maria Antinietta Avanzo, la prima donna a gareggiare alla Mille Miglia nel 1928*



*La prima partecipazione di una vettura inglese alla Mille Miglia nel 1932 con Lord de Clifford su MG*



*MG del 1936 in gara alla Mille Miglia rievocativa nel 2024*



*Aston Martin del 1937 in gara alla Mille Miglia rievocativa nel 2024*



*Una rara Frezer-Nasch alla corsa del 1949*



*Healey Silverstone del 1950 in gara alla Mille Miglia rievocativa nel 2024*



*Jaguar XK 120 del 1952 in gara alla Mille Miglia rievocativa nel 2024*



Due vetture inglesi alla corsa rievocativa nel 2024 a Sirmione.  
In primo piano la TR 2 seguita dalla Austin Healey



La famosa Aston Martin DB 2/4 del 1953  
in transito a Sirmione alla Mille Miglia del 2024



Michele Nocera saluta l'attore inglese Jeremy Irons, nella corsa del 2014



Il pilota inglese Derek Bell su Jaguar C-Type alla Mille Miglia del 2015

Lire 100

ANNO 46 - NUMERO 20 - 16 MAGGIO 1957

Spedizione in abbonamento postale (Gruppo II)

# SPORT

## illustrato

SETTIMANALE A COLORI DIRETTO DA EMILIO DE MARTINO

In questo numero

### 1 La Mille Miglia di Piero Taruffi

NEL COMMENTO DEL DIRETTORE  
CON ECCEZIONALE SPIEGAMENTO DI FOTO-TESTI ESCLUSIVI

### 2 VERSO UN'AVVINCENTE "CAVALCATA ROSA,"

UNA GRANDIOSA PRESENTAZIONE DEL 40° GIRO D'ITALIA

### 3 LA NERISSIMA GIORNATA DEL CALCIO ITALIANO

LE SCONFITTE DI ZAGABRIA E PESCARA  
NELLA PIU' AMPIA DOCUMENTAZIONE



PIOMBANO SUL TRAGUARDO  
LE "FERRARI,, DELLA VITTORIA

La copertina dell'inserito sportivo de "La Gazzetta dello Sport", con l'immagine dell'arrivo di Piero Taruffi nell'ultima Mille Miglia del 1957