

**AUTODROMO** Il passaggio della gara di regolarità, nei giorni del **Milano-Monza** Open air **motor show**

# La Mille Miglia Passerella d'autore insieme al MiMo

di **Enrico Mapelli**

L'Autodromo nazionale di Monza si è animato lo scorso fine settimana grazie a due eventi in contemporanea legati al mondo dell'automobile. Il paddock si è dimostrato ideale, pur se non tutti gli spazi sono stati occupati, per essere anche in futuro la base logistica del **Milano-Monza** Open Air **Motor Show**, finalmente partito quest'anno col piede giusto, cioè con pubblico e senza limitazioni di sorta dopo due anni di ritardi e cancellazioni a causa della crisi pandemica. Soddisfacenti i numeri di presenze dichiarati dall'organizzatore capo, il presidente del MiMo, Andrea Levy, così come il riscontro da parte delle Case che in gran parte erano legate a marchi di alta qualità. Nomi come Ferrari, Lamborghini, Dallara, McLaren e altri ancora erano a in bella mostra davanti agli occhi della miriade di giovani e famiglie che si sono riversate, pur sotto una calura da bollino nero, sia in piazza Duomo a Milano che, appunto, sabato e domenica in autodromo.

Tuttavia ha fatto una strana im-

Pollice alto per l'atteso incontro tra il pubblico e l'evento congelato da due anni di pandemia

pressione, piacevole oltre che molto istruttiva, vedere sabato attorno all'ora di pranzo l'arrivo dei partecipanti alla Mille Miglia storica. Trovarsi di fianco a vetture concepite in alcuni casi esattamente un secolo fa, con tutti i loro limiti di costruzione, sicurezza, consumo, senza parlare del confort che in alcuni esemplari era una parola sconosciuta ai loro progettisti, ha spinto più di un visitatore a farsi delle domande sull'evoluzione che il mondo dell'auto ha compiuto in tutto questo lungo arco di tempo. Da una parte del paddock si potevano ammirare motori endotermici enormi alloggiati dentro vetture che negli anni Trenta facevano sognare

schiere di persone al passaggio della Mille Miglia di velocità. Oppure seguire con lo sguardo le linee accattivanti delle Ferrari dei primi anni Cinquanta, e confrontarle girandosi senza chiudere gli occhi con quelle altrettanto meritevoli d'attenzione delle Supercar attuali alloggiate poco più in là nell'assolato paddock che, con l'arrivo del Mondiale Wec fra pochi giorni, ospiterà il massimo esistente oggi al mondo paragonabile appunto alle auto della Mille Miglia che fu.

Ecco, se è concesso sollevare una critica all'organizzazione del passaggio monzese, che siano gli uomini MiMo o di Sias poco cambia, mancava una voce narrante

Grande adesione all'happening motoristico, impreziosito dal passaggio delle vetture concepite anche un secolo fa

che potesse raccontare alle centinaia di persone radunate attorno a questo museo viaggiante, che modelli fossero e cosa rappresentavano quegli autentici gioielli a motore che stazionavano sotto i loro occhi. Una lacuna che speriamo, nel caso anche in futuro la gara bresciana ripassi dall'autodromo più importante d'Italia, possa venire colmata.

Non va infine dimenticato che mentre il pubblico si gustava queste opere i loro "autisti" erano impegnati a percorrere gli oltre milleseicento chilometri in giro per l'Italia, con sveglie all'alba e tabelle di regolarità da rispettare. Per il terzo anno di fila più bravo di tutti è stato Andrea Vesco, con al suo fianco Fabio Salvinelli, che ha portato alla vittoria la sua Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato. Così come è giusto rendere onore all'equipaggio formato da Alberto e Giuseppe Scapolo, imbarcati su una OM 665 S MM Superba 2000, anch'essa del 1929, che si è aggiudicato lo speciale Trofeo del Centenario dell'Autodromo riservato al più regolare nelle prove speciali disputate sull'asfalto dell'impianto brianzolo. ■

