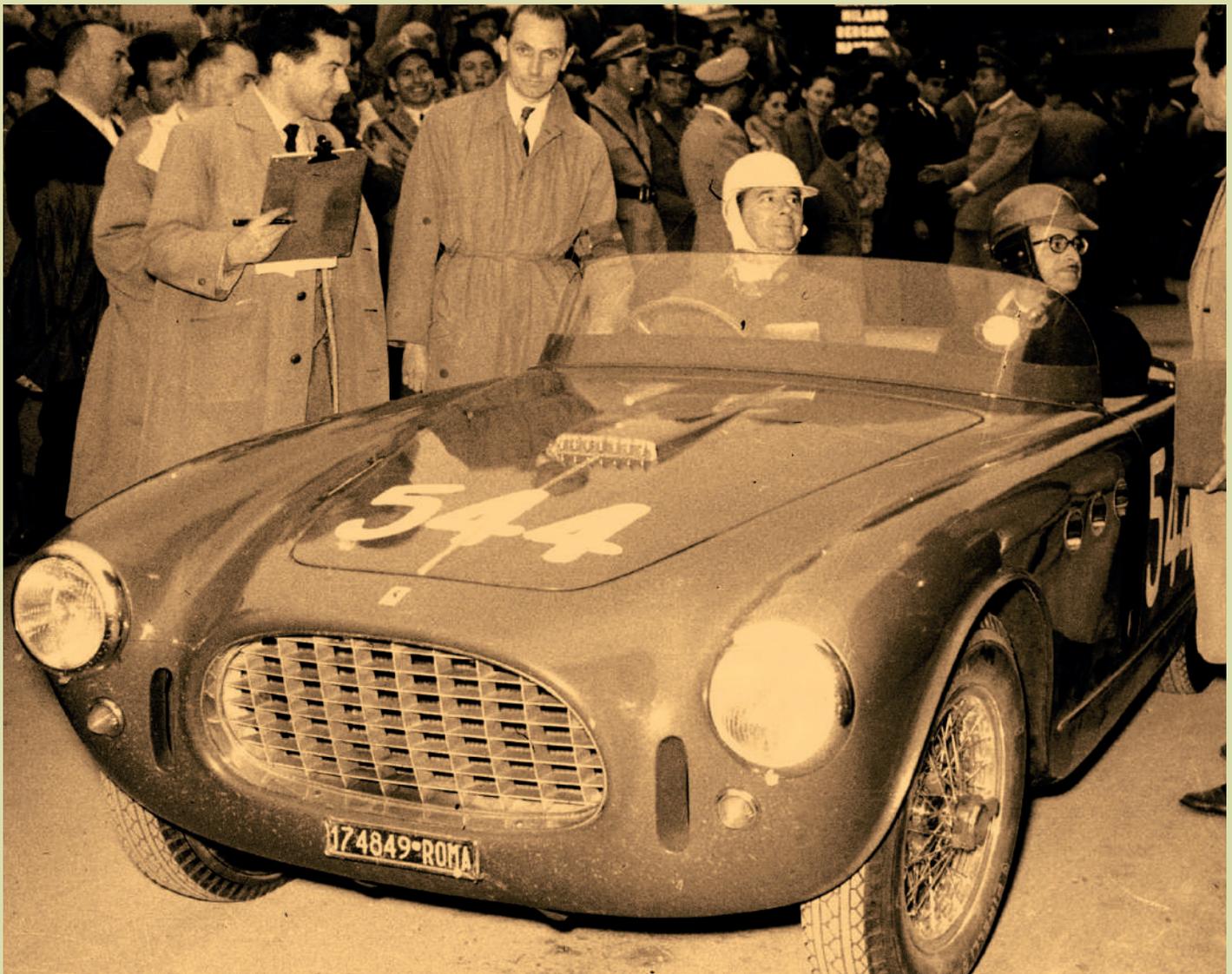




n. 18 / giugno 2024

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO



|| MIDA ||

MUSEO ITALIANO DIFFUSO AUTOMOBILE
WWW.ASIMUSEI.IT

www.asimusei.it

MILLE MIGLIA BY MAILANDER

Il sogno firmato in bianconero

Fino al prossimo autunno sarà possibile visitare in quattro importanti musei italiani una selezione di foto della Mille Miglia anni Cinquanta di Rodolfo Mailander, fotoreporter e poi responsabile delle relazioni internazionali per FIAT. A 100 anni dalla sua nascita, l'esposizione racconta il trait d'union tra cultura, società e mondo automobilistico, offrendo ai visitatori uno spaccato di un Paese unito dalla passione per le corse.

I musei coinvolti in questa bella iniziativa sono il Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, Museo Mille Miglia di Brescia, Museo Nicolis di Villafranca di Verona e Museo Fratelli Cozzi di Legnano.



La Ferrari 340 America Spider Fontana della Scuderia Marzotto, condotta da Gianfranco Commoti e Oreste Ronchi, alla partenza del 1952

Si tratta del primo frutto di un sodalizio maturato grazie alla collaborazione della Fondazione Gino Macaluso per l'Auto Storica, un'importante realtà alla quale La Rivista dei Musei dedicherà presto un ampio servizio.

La "mostra congiunta", titolata 'Mille Miglia by Mailander', propone un viaggio a tappe in pieno stile 1000 Miglia e presenta in ciascun museo una selezione di immagini di Rodolfo "Rudy" Mailander. Scatti di assoluto pregio, eccezionalmente concessi dal prestigioso Revs Institute in Florida, per dar vita ad uno spaccato storico e culturale di cui la 1000 Miglia è al contempo protagonista e contesto.

L'eccezionale expo avrà scadenze diverse: al Museo Mille Miglia di Brescia, al Nicolis di Verona e al Fratelli Cozzi di Legnano la mostra resterà aperta fino al 13 ottobre, mentre al Mauto di Torino chiuderà al 29 settembre.

Quelli in mostra sono gli scatti che "Rudy" Mailander ha realizzato alla 1000 Miglia dal 1951 al 1954. L'obiettivo della Leica diventa così una finestra su un passaggio cruciale della storia dell'Italia. È un reportage di immagini che evocano il cinema del Neorealismo: le figure dei piloti vengono immortalate in momenti conviviali, intimi, fuori dalla tensione della gara, insieme al pubblico, che diventava la quinta naturale di quel sogno collettivo.



Ma vediamo nel dettaglio i contesti scenografici che ogni museo ha valorizzato. Passeggiando tra gli scatti in esposizione al Museo Mille Miglia di Brescia, osserviamo la carrozzeria delle auto da corsa, firmata dai grandi designer e dagli artisti e assistiamo a una gara che cresce in popolarità, con un numero crescente di piloti, celebrità e giornalisti stranieri.

Al Museo Nazionale dell'Automobile di Torino sono immortalate le grandi personalità: piloti, team manager, ingegneri, giornalisti, tecnici. Enzo Ferrari, Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Alberto Ascari, la pilota Gilberte Thirion sono solo alcuni dei volti immortalati nei tanti momenti della gara, sia durante la competizione, sia dietro le quinte.

Al Museo Nicolis il focus si stringe sui fratelli Vittorio, Umberto, Giannino e Paolo Marzotto, figli di Gaetano, industriale tessile di Valdagno. Parteciparono spesso alla 1000 Miglia negli anni '50, quasi sempre su Ferrari. Nel 1950 e nel 1953, Giannino Marzotto vinse per ben due volte la corsa, sempre guidato dal fedele coequipier Marco Crosara.

Al Museo Fratelli Cozzi di Legnano l'Alfa Romeo è la protagonista delle fotografie. Nel 1952 e 1953, quando l'Alfa si ritira dalla Formula 1, il suo pilota di punta Juan Manuel Fangio passa alle gare su strada e diventa protagonista della 1000 Miglia. In questi anni, la casa di Arese si posiziona spesso ai primi 10 posti, puntualmente immortalate da Rodolfo "Rudy" Mailander (1923-2008). La sua vita fu segnata dalla passione per le automobili: inizia a fotografarle a soli 18 anni e già nel dopoguerra è l'inviato di importanti riviste automobilistiche, tra cui le prestigiose Automobil Revue e Auto Motor und Sport.

Dal 1950 al 1955, Mailander utilizza la sua Leica per catturare con straordinaria chiarezza la rinascita delle corse in Europa. La padronanza delle lingue, la competenza tecnica e la conoscenza diretta dei protagonisti dell'epoca lo portano quindi a Stoccarda alla Daimler-Benz (Mercedes), come direttore delle relazioni esterne e dell'ufficio stampa.

Nel 1960, si trasferisce a Torino per assumere il ruolo di direttore delle relazioni internazionali in Fiat; qui lavorerà per quasi 30 anni, dei quali buona parte come direttore di Presidenza a fianco dei fratelli Gianni e Umberto Agnelli. Doveroso ricordare anche il prezioso contributo del Revs Institute, una risorsa globale senza scopo di lucro per la comunità di studiosi di auto storiche. La sua missione è preservare l'automobile come lascito tangibile e come lente per comprendere il passato. L'istituto è noto per il suo museo a Naples, in Florida, dove sono esposte le oltre 100 auto delle Miles Collier Collections. Nella sua sede è custodito inoltre l'archivio con documenti originali e oltre 2 milioni di fotografie, una biblioteca con oltre 26.000 libri e 200.000 periodici legati alla storia dell'automobile, una struttura didattica per il programma di formazione continua RevsEd e un'officina che mantiene funzionante ogni vettura del museo. L'Ente custodisce anche la Rodolfo Mailander Photograph Collection, di cui ha digitalizzato i 30.869 negativi di Mailander, mettendo a disposizione tutte le immagini online nella propria Biblioteca Digitale.

Tutte le foto di questo numero si devono alla cortesia di Revs Institute Rodolfo Mailander Photograph Collection. La foto di copertina ritrae il regista Roberto Rossellini che nel 1953 partecipa alla gara insieme al direttore della fotografia Aldo Tonti su una Ferrari 250 MM Vignale Spider.



Un ritratto della 1900 di Carlo Croce e Luigi Castello, 1952





Il banco delle verifiche alla 1000 Miglia nel 1951



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Heinz-Ulrich "Uli" Wieselmann (a sinistra), in gara con una Porsche 356, e Huschke von Hanstein leggono la lista degli iscritti del 1952



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Alberto Ascari alla partenza nel 1954: quell'anno vinse su una Lancia D24 Spider Pinin Farina, interrompendo la serie di sei vittorie della Ferrari



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Juan Manuel Fangio, pilota di punta della Alfa Romeo, entra nella sua 1900, appena presentata, 1952



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Gilberte Thirion, pilota belga vincitrice di molte gare su strada e su pista, controlla il cofano della Gordini T15S nel 1954



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Antonio "Tonino" Brivio-Sforza vicino alla sua Ferrari 225 S Vignale Berlinetta nel 1952 con cui avrebbe corso la sua ultima 1000 Miglia: si sarebbe classificato 1° nella sua categoria e 9° nella classifica generale



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

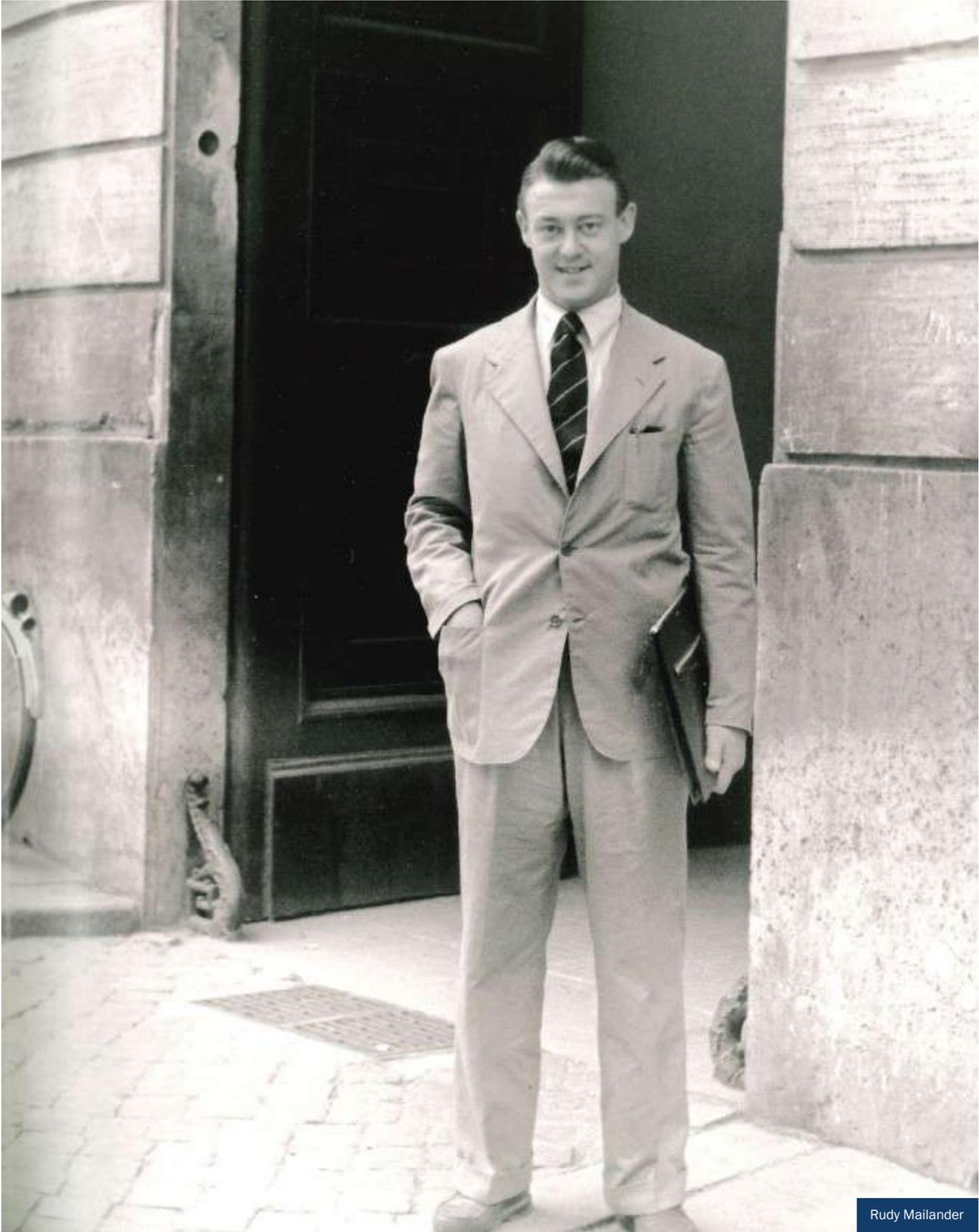


Vittorio Marzotto, da solo alla 1000 Miglia nel 1954; fu il primo anno in cui i piloti poterono partecipare senza copilota



Umberto Marzotto e Gino Bronzoni sulla Lancia Aurelia B20 GT nel 1953





Rudy Mailander



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

POLVERE DI STELLE

Danilo Castellarin

Tutto andava piano nell'Italia degli anni Cinquanta.

Tante biciclette, molti cavalli che trainavano carretti, qualche Vespa, pochissime automobili.

Correva forte solo la Mille Miglia che partiva da Brescia nel cuore della notte, arrivava a Roma e poi tornava da dov'era partita.

Sogno notturno

I piloti si chiamavano 'corridori' e i bolidi 'macchine da corsa'.

L'intero Paese trascorrevano una notte insonne, si accalcava nelle curve più difficili e sistemava qualche vecchia sedia davanti all'uscio di casa per vedere da vicino i 'Cavalieri del Rischio'.

Fra campioni e povera gente

C'erano i campioni come Ascari, Villoresi, Bonetto e una struggente nostalgia per il grande Nuvolari che se n'era andato per sempre nell'estate del 1953 dopo aver regalato a uomini e donne l'orgoglio d'essere italiani, vincendo gare in tutto il mondo. Ma correvano anche dozzine di persone anonime che volevano vivere quel sogno almeno una volta nella vita.

Radio a valvole

La televisione sarebbe arrivata nelle case di pochi fortunati solo nel 1954. Tutti però avevano la radio a valvole che si accendeva piano, con una luce verde che sembrava un occhio magico e ti faceva sognare. «Maria, alza il volume che voglio sentire chi è in testa alla Mille Miglia», urlava il nonno duro d'orecchi mentre sfrecciava la Ferrari di Cabianca, il veronese che correva forte.

La Bianchi della zia Olga

I bambini si davano pizzicotti sulle guance per restare svegli. Mamma e papà volevano spedirli a letto ma loro avevano visto arrivare zia Olga con la bici Bianchi lucida e nera. Aveva detto che le più belle macchine da corsa quelle rosso fuoco, le Alfa, le Maserati, le Ferrari, sarebbero arrivate all'alba.

I Fratelli Marzotto

E poi, scusa, come si faceva a dormire sapendo che fra un po' sarebbero arrivati i fratelli Marzotto, veneti anche loro, "conti correnti" li chiamava la gente con un filo d'ironia. Giannino di Mille Miglia ne aveva vinte due, 1950 e 1953, sempre su Ferrari. Ma camminavano forte anche i fratelli Vittorio e Paolo. Umberto aveva dimostrato il suo coraggio alla Mille Miglia del 26 aprile 1953 su Aurelia B20 in coppia con Gino Bronzoni. L'anno prima, alla Mille Miglia del 1952, ben quattro Aurelia B20 si classificarono nei primi dieci posti.

Cronaca di gara

Intanto i giornalisti scrivevano i reportage sulle macchine Olivetti e poi cercavano un telefono per dettare alla redazione la cronaca della corsa. Non esistevano telefonini, computer, e-mail. Molti scattavano foto col flash e poi spedivano i negativi al giornale, affidando le pellicole ai capotreni dei direttissimi, si chiamavano così i treni freccia-rossa di oggi. Sperando arrivassero al traguardo insieme al vincitore...



Il sapore buono

Ci sono periodi che si portano dietro un'impronta inconfondibile, un sapore buono, quasi un profumo. Forse non sempre meritato, eppure indelebile. Dai primi anni Cinquanta il nostro paese visse il Rinascimento del Novecento. Non solo polaroid del boom, piacevoli e sorridenti come Coppi e Bartali, Fred Buscaglione, Delia Scala, Gorni Kramer. Ma anche valori ricchi di umanità, la voglia di ricostruire, la solidarietà per chi era rimasto indietro.

La voglia di vivere

Un volano emotivo capace di accendere la voglia di fare e trasmettere speranza nel futuro. Tutti aspettavano il domani con la fregola in corpo e non si tiravano indietro se c'era da rischiare. A infondere fiducia contribuivano meno bisogni e più spirito di adattamento. In qualche modo tutti erano certi di arrivare a fine mese, magari tirando la cinghia per onorare le cambiali. Probabilmente la voglia di vivere nasceva dalla paura di morire che la guerra ancora vicina aveva lasciato.

Gradini alti

Non tutto filava liscio, proprio per niente. C'erano gradini molto alti fra le classi sociali. Ma chi stava sotto, non vedeva sempre come un nemico chi stava sopra. Forse per ingenuità, forse per ignoranza, chi stava meglio rappresentava una meta da raggiungere, un esempio da imitare. E loro, i fortunati, non si facevano pregare per esibire la loro ricchezza perché il clima sociale era ancora disteso, le classi e i ruoli definiti, di molotov e rapimenti nessuno parlava e la prudenza dei Settanta era ancora lontana.

Felici con niente

Il poco che c'era bastava per essere lieti, a volte perfino felici. Perché a chi aveva vissuto il niente, il poco sembrava molto. Non era solo dolce vita, certo che no. Capitavano molti più incidenti un po' dappertutto perché l'auto era una novità, le regole permissive, le protezioni decorative. Nelle corse i piloti morivano a raffica e anche i costruttori rischiavano grosso. Eppure tutti volevano vivere di più, ricchi e poveri, belli e brutti, nobili e plebei.



Il pilota anglo-americano Tom Cole attraversa la folla alla guida della sua Ferrari 340 MM Spider Vignale nel 1953





Museo Mille Miglia - Brescia



Museo Mauto - Torino





Museo Nicolis - Villafranca di Verona



Museo Fratelli Cozzi - Legnano

1000 Miglia by Mailander

La Rodolfo Mailander Photograph Collection del Revs Institute

Rudy Mailander inizia a fotografare automobili all'età di 18 anni; già nel dopoguerra è l'inviato di importanti riviste automobilistiche, tra cui la prestigiosa *Automobil Revue*. Dal 1950 al 1955 Mailander utilizza la sua Leica per catturare con straordinaria chiarezza la rinascita delle corse in Europa. Nel 1950 viene assunto alla Daimler-Benz (Mercedes) come direttore delle relazioni esterne e dell'ufficio stampa, e nel 1961 si trasferisce a Torino come direttore delle relazioni e affari internazionali in Fiat. Qui lavorerà per quasi 30 anni, di cui buona parte a fianco dell'avvocato Giovanni Agnelli, come Direttore di Presidenza, e poi di Umberto Agnelli.

La Rodolfo Mailander Photograph Collection è custodita presso il Revs Institute, risorsa globale senza scopo di lucro per la comunità degli studiosi di auto storiche con sede in Florida, USA. Il Revs Institute ha digitalizzato più di 30.000 negativi di Mailander, mettendo a disposizione tutte le immagini online nella propria Biblioteca Digitale.



Segui il codice QR per scoprire di più.



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



Taglio del nastro. Da sinistra Natasa Grom, Elisabetta Cozzi, Silvia Nicolis, Monica Mailander, Giuseppe Ambrosi, Maria Bussolati



Inaugurazione mostra 1000 Miglia by Mailander. Da sinistra Elisabetta Cozzi, Maria Bussolati, Monica Mailander, Silvia Nicolis





LA RIVISTA DEI MUSEI

Periodico della Commissione Storia e Musei
dell'Automotoclub Storico Italiano

COMMISSIONE STORIA E MUSEI

Presidente

Danilo Castellarin

Commissari

Stefano Chiminelli

Elisabetta Cozzi

Ugo Elio Giacobbe

Davide Lorenzone

Silvia Nicolis

Giuseppe Valenza

Roberto Vellani

Grafica e impaginazione

netplanet



www.asimusei.it