

# **l'ACCF court les Mille Miglia**





Deux adhérents de l'Alfa Classic Club de France ont eu la chance de participer aux Mille Miglia 2023. Il s'agit de Stefan Gavell et de sa belle Alfa 1900 C Sprint à carrosserie Pinninfarina, la même voiture que l'ACCF a exposé à notre stand à Rétromobile en 2020. Stefan et son co-équipier, Pierre Walker, ont écrit chacun un récit de leurs expériences aux Mille Miglia, et nous avons deux options pour les lire. On peut lire les versions anglaises sur le site du club Alfa de la Nouvelle Angleterre (AONE, Alfa Owners of New England), accompagnée d'un grand nombre de photos et de quelques vidéos : [AONE aux Mille Miglia](#). Ou on peut télécharger en fichier PDF cette version française de leurs récits. Dans ce dernier cas, il ne faut quand même pas manquer de profiter de l'occasion de voir toutes les photos et vidéos prises par Stefan, Pierre, et Meg, la femme de Pierre, sur le site de l'AONE. Vous y trouverez, d'abord, le "Journal des Mille Miglia" de Stefan, et après, "L'ACCF court les Mille Miglia" de Pierre.



# **Journal des Mille Miglia**

## **Stefan Gavell**

### **Introduction:**

Les petites annonces pour des voitures dites « éligible aux Mille Miglia » m'ont toujours intrigué. On a couru les Mille Miglia (MM) de 1927 à 1957, et pour être éligible aux Mille Miglia Storica de maintenant, le règlement demande une voiture qui avait participé à l'édition originale ou du même type. Une voiture, donc, pas plus récente que de 1957. Comme j'ai vécu une partie de mon adolescence, avec ma famille, en Italie, les Italiennes des années 1960 et 1970 m'ont toujours plu, et cette attraction a motivé ma petite collection d'Alfa Romeo. Mais mes rencontres avec d'autres Alfistes ont provoqué une curiosité pour des modèles plus anciens, et lorsque j'ai commencé ma retraite en 2019, je me suis activement mis à la recherche d'un modèle d'avant 1957, avec le vague but de m'en servir pour les Mille Miglia. Cette recherche s'est terminée avec l'achat en France d'une Alfa Romeo C Sprint Coupé à carrosserie Pininfarina de 1953 merveilleusement restaurée. Je cherchais une 1900 à carrosserie Touring, car j'ai toujours aimé ces voitures, mais dès que j'ai vu la Pininfarina, c'était le coup de cœur.

### **2019 :**

Ayant acheté la voiture, j'ai commencé les démarches pour changer l'immatriculation de l'Italie à la France ; j'ai obtenu l'approbation de la Fédération Française de Véhicules d'Époque (FFVE) et, ensuite, les plaques d'immatriculation noires, une carte grise collection et une assurance en France.

### **2020:**

J'ai commencé à me renseigner sur le règlement des MM et j'ai appris qu'une nouvelle règle exige l'inscription au « Registro Mille Miglia ». Pour être inscrit à ce Registro, le propriétaire d'une voiture classique doit fournir une documentation sur la provenance de la voiture, avec des numéros de châssis, etc., afin de déterminer

si la voiture peut qualifier. Pour que la voiture continue au Registro, le propriétaire doit renouveler (voir payer) un abonnement annuel. J'ai envoyé ma demande d'inscription fin 2020 et j'ai demandé aussi et ai obtenu une « fiche ACI », que l'on exigeait aussi.

### **2021 :**

Le 29 janvier la voiture est admise au Registro ! Mais c'est trop tard pour les MM 2021, dont les inscriptions avaient fermé le 18 janvier. Mais est-ce que je veux vraiment courir les MM pendant la pandémie ?

### **2022 :**

J'ai laissé passer la date de l'inscription aux MM 2022. Je ne suis pas sûr d'être suffisamment prêt. J'ai fait en mai avec ma femme le Giro di Sicilia. C'était une introduction à un évènement de longue-distance. Mais quand nous ne trouvons pas le temps d'apprécier les beautés de la Sicile, comme Agrigente, Etna, Syracuse, car nous sommes passés trop vite devant, je me suis rendu compte que de tels rallyes sont des épreuves sérieuses pour voitures et non pas du tourisme. Ma femme a annoncé que si je voulais faire les MM, je devrais trouver un autre co-pilote : quelqu'un capable de conduire une ancienne, sensible à la mécanique, de caractère calme, et enthousiaste. Heureusement que j'avais trouvé le candidat parfait dans mon ami Pierre Walker, un bostonien qui comme moi mène une seconde vie en France et qui est également adhérent à l'ACCF.

### **2023 :**

**Janvier** : je remplis la demande d'inscription aux MM 2023 avant la date limite du 31 janvier et l'expédie avec la caution. On me dit que les décisions sont prises en avril. C'est du mystère, un peu comme le choix d'un nouveau pape. Toutes les demandes d'inscription sont déjà admises au Registro. Combien de demandes et combien d'acceptées ? Comment choisissent-ils ? Peut-être qu'ils ne veulent pas trop d'exemplaires de la même voiture ? Est-ce que les anciens compétiteurs ont la priorité ? Est-ce que la nationalité compte dans les décisions des organisateurs ?

**Avril** : Je reçois le 3 avril la confirmation de mon inscription avec l'instruction de la solder et l'accès au site web. Je reçois également une longue liste de documents à fournir : passeport, permis de conduire (internationale ou union européenne), assurance valide pour l'évènement, la carte grise, un certificat médical, et un permis de compétition. Ce dernier me surprend, et je commence à comprendre qu'il s'agit d'une vraie compétition automobile, même si c'est une compétition de régularité. Claudia, qui travaille pour les organisateurs, répond rapidement à toutes mes questions et nous aide à obtenir des permis de compétition italiens temporaires. Je commence à faire réviser la voiture pour être sûr qu'elle soit prête : nous serrons la direction et la tringlerie de commande de boîte. Nous essayons les freins, etc. Tout d'un coup je me rends compte que le pare-brise a un problème. Je trouve, heureusement, un pare-brise de rechange, mais zut ! sa hauteur a un centimètre de trop, la preuve que ces voitures sont construites essentiellement à la main. Avec peut-être pas plus de 30 exemplaires encore en existence, pas de possibilité de trouver un autre pare-brise. Alors mon garage à Bassano del Grappa, en Italie, Garage Bonfanti, où je fais entretenir la voiture, m'en fabrique un en plexiglas.

### **Mai :**

Je fais un saut rapide à Bassano afin d'essayer la voiture. Tout marche à perfection, mais je m'inquiète quand même pour le pare-brise : sera-t-il accepté au contrôle technique du concours ?

### **Dimanche 11 juin :**

12h00 : J'arrive à l'aéroport Linate de Milan et je prends le train pour Brescia. J'arrive à la réception de l'hôtel où on me confirme l'arrivée de la voiture, qui a été livrée le matin même. Elle est au parking de l'hôtel. J'admire l'efficacité avec laquelle tout ceci s'est organisé. Je descends au parking, démarre la voiture, et constate que le moteur au ralenti ne tourne pas normalement. Mais je n'y pense plus et je sors la voiture jusqu'au parking extérieur de l'hôtel, où elle attend l'arrivée de Pierre. Nous avons rendez-vous à 15h00 du même jour pour notre contrôle technique afin de pouvoir

participer au « Trofeo Roberto Gaburri » le même soir, une sorte de prélude qui donnerait à Pierre l'occasion de se familiariser avec la voiture et nous deux avec les road books.

14h30 : Après un déjeuner agréable avec Pierre et sa femme, Meg, à côté de l'hôtel, nous partons vers les paddocks, qui sont dans un énorme entrepôt vers la sortie de Brescia et où a lieu le contrôle technique. Le moteur continue à mal tourner au ralenti et encore pire quand j'accélère. Les commissaires nous dirigent vers une série de tables où on vérifie nos documents, nous récupérons les road books, et nous faisons la queue pour l'inspection technique. Je commence à discuter avec un Luxembourgeois qui a la même voiture, bien qu'il soit sur une O.M. d'avant-guerre pour cet événement. Il a fait 20 fois les MM et nous lui demandons des conseils. « Si c'est votre première fois, il nous répond, ne vous inquiétez pas de votre classement. Appréciez et goûtez à l'ambiance et aux paysages ». Pour continuer la préparation de la voiture nous collons les étiquettes et les numéros obligatoires, tout en examinant les autres voitures en exemple. Au contrôle on inspecte encore une fois nos documents et aussi notre éclairage (lanternes, phares, clignotants), le klaxon, sous le capot, etc. Il y a un moment angoissant quand je n'arrive pas à fournir mon certificat du Registro, mais ceci se résout assez vite. Aucun problème quant au pare-brise, mais nous avons une petite discussion en ce qui concerne les feux stop. Heureusement la voiture réussit le contrôle technique.

16h30 : En sortant des paddocks je me rends compte que le moteur continue à tourner mal. Je téléphone à Francesco, du Garage Bonfanti, pour avoir son avis. Il est confus car la voiture marchait parfaitement le matin-même à Bassano quand ils l'ont mise sur le camion qui la livrait à Brescia. Il me propose d'emprunter une autoroute et de faire quelques passages à haute vitesse, histoire de déboucher le carburateur et les arrivées de carburant. Mais le moteur tourne de pire en pire et perd puissance. J'essaie de retourner à l'hôtel, mais à 2 km, le moteur cale et ne redémarre plus. Heureusement je réussis à entrer dans le parking d'un magasin de pneus fermé, où je l'abandonne. J'appelle Claudia pour

lui dire que je ne participerai pas au Trofeo Roberto Gaburri et puis j'appelle de nouveau Francesco. Nous décidons que la meilleure solution est de ramener la voiture le plus tôt possible le lendemain matin (lundi) à Bassano pour la dépanner. Nous passons une soirée agréable mais anxieuse à l'hôtel de Meg, à Sirmione, au bord du lac de Garde.

### **Lundi 12 juin :**

7h30 : Le conducteur, Adriano, de la dépanneuse arrive à l'heure, ayant quitté Bassano à une heure horriblement tôt. Il charge la voiture sur la dépanneuse et repart vers Bassano. Les MM commencent mardi matin, alors Pierre et moi passons une matinée anxieuse à étudier les road books et à attendre des nouvelles. Les road books nous intimident. Il y en a un pour chaque jour. Les dessins en tulipe sont du même format que j'avais déjà rencontré lors d'autres rallyes mais beaucoup plus détaillés et avec toutes sortes de symboles représentant des églises, cimetières, stations d'essence, magasins, etc. Il y a en plus des tableaux compliqués pour les sections spéciales à régularité, avec indications de checkpoints et de moyennes, et avec un vocabulaire italien (CO, CT, PC, PM) ; il nous faut tout déchiffrer. En tout il y a 2200 kilomètres, 144 épreuves spéciales, 8 épreuves de régularité, 34 checkpoints de passage et 23 checkpoints de temps. Dans quoi nous sommes-nous lancés ?

11h00 : On a trouvé la source de la panne ! On s'était demandé s'il s'agissait d'un problème de carburant ou d'allumage, et on a vite compris que c'était l'allumeur qui ne marchait plus. Fort heureusement que Francesco en a un de rechange. Il l'installe dans la voiture, ils rechargent la voiture sur la dépanneuse, et elle recommence son voyage de 100 km de Bassano à Brescia.

15h30 : Nous recevons la voiture, dont le moteur tourne maintenant parfaitement bien. Nous décidons de faire le tour du pré-circuit de 15 km depuis les paddocks afin de permettre à Pierre de s'habituer un peu à la voiture. Nous retournons aux paddocks, où la police regroupe les voitures afin de les escorter au « village MM » au tout centre de Brescia. Devant nous attend une autre

équipe d'Américains, sur une Jaguar XK-120. C'est la deuxième fois qu'ils courent les MM, et ils nous conseillent : « courez votre propre Mille Miglia. Ne vous laissez pas enchaîner par les folies ». Au village MM nous sommes accueillis par la foule. C'est là que les organisateurs « scellent » les voitures (un fil de fer et une petite étiquette installés autour de la couronne de direction). Je croise de nouveaux les mêmes américains, qui nous demandent notre heure de départ le lendemain. Je réponds que je n'en ai aucune idée, mais je calcule rapidement dans ma tête que puisque nous sommes le numéro 253, comme les voitures partent toutes les 30 secondes, et comme la première voiture partira à 12h30, nous devons partir vers 14h36. J'observe que beaucoup de voitures sont équipées d'impressionnants ordinateurs de rallye. Nous n'avons qu'une application sur i-phone qui calcule la vitesse et les distances.

20h00 : Nous dinons agréablement au vieux centre de Brescia et nous nous couchons, rassurés que nous allons, effectivement, pouvoir prendre le départ, mais encore anxieux.

## **Mardi 13 juin : premier jour, Brescia à Cervia Milano Marittima**

10h00 : Nous quittons l'hôtel pour la ligne de départ, viale Venezia, en laissant une large marge de temps. En y entrant, un maréchal nous demande notre heure de départ. Je n'arrive pas à comprendre pourquoi je n'avais pas reçu ce renseignement important et envoie à Claudia un message. Mais nous continuons à calculer au pif. De toute façon c'est sans importance, car les maréchaux organisent les voitures par leurs numéros et nous n'avons qu'à suivre les voitures de numéros inférieurs au nôtre. En même temps j'envoie des textos à Francesco, qui doit nous amener quelques autres pièces de rechange (bougies, courroie de ventilateur, bobine) au cas où nous en aurions besoin. Je profite pour essayer une dernière fois les contrôles de la voiture et constate que l'essuie-glace côté passager patine. Nous essayons de resserrer la vis, mais sans résultat. Francesco nous retrouve juste avant notre heure de départ.

14h38 : Nous voilà partis, et à l'heure. Après un seul kilomètre nous rencontrons notre première épreuve de régularité, qui consiste en 8 sections consécutives de 0,17 à 0,21 km de longueur et avec des moyennes de vitesse de 21,86 à 33,86 km heure. C'est la première de quatre telles épreuves le premier jour, et nous n'avons pas la moindre idée de ce que nous faisons. Nous empruntons le chemin de Sirmione, que nous traversons et où Meg nous attend, avec des centaines d'autres spectateurs, pour nous applaudir. Petit à petit nous commençons à mieux comprendre les road books, mais nous nous rendons compte que notre application, bien que très précise, ne correspond pas tout à fait aux distances inscrites dans le road book. Nous n'avons pas pu remettre notre application à zéro à l'endroit précis et il y a quelques variations de mesures par rapport au road book.

Nous calculons la distance à la prochaine manœuvre, en prenant compte de ces variations, et l'écrivons dans le road book. Cette méthode nous semble efficace et nous l'empruntons pour l'intégralité du concours. Nous constatons aussi que le manomètre du niveau d'essence indique toujours le plein. Nous déduisons qu'il est en fait en panne, ce qui nous emmène à un deuxième exercice quotidien : de noter le kilométrage lorsque nous faisons le plein (et le nombre de litres) afin de pouvoir estimer le kilométrage (autour de 300 km) que nous pourrions rouler avant le prochain plein d'essence.

Nous constatons aussi que nous reculons par rapport aux concurrents autour de nous. Nous sommes le numéro 253 mais nous nous trouvons entouré de voitures portant des numéros dans les 300 et les 400. Nous essayons de suivre les conseils de « conduire notre propre Mille Miglia » mais nous nous rendons compte en même temps que les compétiteurs expérimentés ne perdent pas une occasion pour doubler, pas seulement dans les lignes droites, mais aussi aux ronds-points et aux sections lentes, où on peut profiter d'une manœuvre décisive et rapide. Nous apprenons à être toujours aux aguets pour les occasions d'avancer. Une autre stratégie consiste à nous faufiler dans un convoi de voitures qui empruntent le milieu de la route et qui brûlent les feux

rouges. Nous commençons à comprendre que, malgré le conseil de ne pas se laisser emporter par la folie, des fois ça aide ! Et n'empêche que c'est souvent la police (sur motos) qui nous encourage dans ces manœuvres. Alors nous commençons à partager un peu l'esprit des MM !

23h00 : Une fois passé par Vérone et Ferrara nous arrivons à la fin du premier jour, à Cervia Milano Marittima, sur la côte adriatique, vers 23h00. Nous venons de conduire 359 km et nous sommes épuisés. Nous dinons vers 23h30 et nous mettons au lit avant 0h30. Dans l'ascenseur je croise un monsieur qui a l'air tout aussi épuisé que moi. Il me dit qu'il est trop âgé pour ce genre de chose. Quant à moi, je suis entièrement de son avis et je me demande comment nous allons tenir trois jours et demi de plus.

[Vidéo des Mille Miglia lors du passage à Sirmione](#)

**Mercredi 14 juin : deuxième jour, Pisignano à Rome.**

5h45 : Il est temps de se lever. Nous calculons que nous devons partir de l'hôtel à 6h45 afin d'arriver au départ à une base militaire dans la région. (Les MM 2023 passent à un nombre de ces bases pour marquer les cent ans de l'armée de l'air de l'Italie.)

6h30 : Nous vérifions tous les niveaux. J'entends un bruit qui provient de l'arrière, une sorte de grincement quand la voiture avance. Je ne peux pas identifier sa source, mais les essieux (que je vérifie régulièrement) ne prennent jamais chaud. Alors tout semble OK.

7h15 : nous arrivons à la base militaire pour notre départ, que nous calculons doit être vers 8h15. Nous commençons à discuter avec un autre groupe d'Américains qui avait vu les drapeaux américains à côté de nos noms sur les ailes de la voiture. Nous portons aussi des drapeaux britanniques et français, en conséquence de nos doubles nationalités (Pierre français et moi anglais). Un de ces américains, Mark Gessler, est de Brescia où il mène des tours Mille Miglia pour des participants prospectifs. Généreusement il m'explique les épreuves à sections courtes et spéciales de

régularité. À chaque checkpoint on traverse un tuyau qui marque la fin d'une section et le début de la suivante. Tout d'un coup je comprends bien mieux, et même si nous n'avons pas un équipement avancé de rallye, nous pourrions ne plus avoir complètement honte de notre (peu de) progrès. Meg, en même temps (elle suit de près le site des MM), nous annonce que notre classement est bien au milieu des 300, ce qui confirme notre statut de débutants.

Le déjeuner : Nous arrivons à Macerata, lieu de notre premier déjeuner. Nous venons de quitter la côte adriatique. On avait dressé des tentes et étalé un service impressionnant d'antipasti, de primi et de secondi, aussi bien que des desserts et cafés. Nous nous rendons compte que les Mille Miglia sont une sorte de caravansérail avec service d'alimentation, assistance routière, et même un vendeur de glaces italiennes. Le tout nous suit comme un géant défilé.

Ce deuxième jour est le seul où nous rencontrons de la pluie. Étant donné le problème de l'essuie-glace côté passager, nous attendons la dernière minute pour activer rapidement et pas longtemps les essuie-glaces.

20h00 : Une fois passés Rieti nous arrivons dans les alentours de Rome, au crépuscule. Nous nous étonnons de l'efficacité de l'entrée dans Rome, car des policiers qui nous accompagnent nous bloquent la circulation normale aux carrefours stratégiques. Nous gagnons la Villa Borghese à la tombée de la nuit et suivons un défilé dans la descente de la via Veneto et, toujours accompagnés de policiers sur motos nous traversons le centre de Rome antique : le Colossée, le Forum, et le Circo Massimo. Quand j'habitais Rome pendant mon adolescence, j'ai bien connu ces endroits ; j'y montais sur les motos ou dans les Fiat 500 des mes copains ou j'y conduisais la Peugeot 504 de mon père. Mais ce défilé était le retour en conquérant ! Nous avons emprunté à toute allure le boulevard Cristoforo Colombo vers le quartier de l'EUR (où Mussolini avait espéré organiser en 1942 une exposition mondiale) et puis nous sommes arrivés à nos hôtels. C'était le point culminant de mon propre Mille Miglia.

0h30 : Je me couche en me disant que si tout dégringolait d'ici j'avais quand même, comme on le dit « veni, vidi, et vici ».

### **Jeudi 15 juin : troisième jour, Rome à Parme.**

6h00 : Aujourd'hui c'est le jour le plus long, plus de 650 km. Nous nous levons tôt pour être à l'heure pour notre départ autour de 7h15. La journée commence bien. Nous avons trouvé un rythme où nous nous relayons, Pierre et moi, plus ou moins toutes les deux heures et demie. Manipuler le changement de vitesses, l'accélérateur lourd et l'embrayage aussi lourd nous fatigue physiquement, mais naviguer nous fatigue mentalement. Échanger de rôles nous épargne.

11h15 : Peu avant Sienne, notre arrêt déjeuner, ma crainte d'une dégringolade se réalise. En plein milieu d'une épreuve de régularité je me rends compte d'un coup que je ne vois plus l'aiguille du manomètre de température. Je frappe un peu sur le compteur, pensant que c'est la jauge qui est en panne (comme pour l'essence), mais il est indéniable que l'aiguille est collée à l'extrême droite, bien au-dessus de la température de l'ébullition.

Nous nous arrêtons et ouvrons le capot. Nous voyons presque tout de suite que la courroie de ventilateur avait sauté de la poulie de la dynamo et que la dynamo avait reculé de 2-3 centimètres. Nous cherchons parmi nos outils pour une clé anglaise de 7 mm, pour le boulon qui tient en place la dynamo, mais nous n'en avons pas. À ce moment-même, une voiture d'assistance technique s'arrête et l'équipe d'aimables mécaniciens adresse rapidement le problème.

13h10 : Nous repartons mais constatons que l'aiguille monte de nouveau. Alors nous nous arrêtons encore une fois et nous rendons compte que nous venions de perdre quelques deux litres d'eau de radiateur. D'autres assistants techniques s'arrêtent ; ils remplissent notre radiateur et nous repartons de nouveau. En tout nous avons perdu une heure et demie. Nous arrivons au déjeuner à Sienne juste avant la fin du service.

Minuit : Nous nous pressons mais n'arrivons pas à rattraper le temps perdu, et nous arrivons à l'hôtel à Parme juste avant minuit. Le deuxième jour notre classement avait amélioré, dans les 200, mais cette panne nous relègue aux 300. Nous commençons à étudier les courroies de ventilateurs sur toutes les autres 1900, y compris la 2000 Sportiva, et nous apprenons que pour la compétition ces voitures sont équipées d'un système de double courroies et poulies.

### **Vendredi 16 juin : quatrième jour, Parme à Milan.**

7h45 : Nous nous préparons pour notre départ vers 8h50. « Seulement » 400 km à faire aujourd'hui, mais avec des passages en montagnes. Nous commençons à apprécier nos propres qualités et spécialités : Pierre s'adapte mieux aux routes ouvertes, où il pousse le moteur dans les tours et en 3<sup>e</sup> (pour doubler) et il a plus confiance dans les freins que moi. Je suis dans mon élément dans les montagnes, dans les virages étroits, et je profite du frein-moteur dans les descentes. J'arrive à suivre dans les virages les très agiles TR, Lotus, et même la 1900 Sport Spider. Cela dit, on comprend aussi que les MM ne sont pas seulement une question de chevaux. Les magnifiques Ferrari nous font avaler leur poussière, d'accord, mais des *macchine* bien plus prosaïques, comme les Fiat 1100, les Renault Dauphine, et même une Rover 75, sont aussi dans leur élément sur les routes sinueuses. Nous commençons aussi à comprendre que beaucoup de compétiteurs ont leurs propres réseaux privés d'assistance routière, avec des stands mobiles (et même nourriture et boissons) Notre expérience avec l'assistance technique officielle était excellente, et les mêmes mécanos s'arrêtaient des fois vérifier que tout allait encore bien chez nous. Nous faisons resserrer le boulon de la dynamo une dernière fois, mais pas plus que ça, de peur de le casser.

20h50 : L'entrée dans le centre de Milan est tout aussi désagréable que l'entrée dans Rome a été fantastique. Aucun accompagnement policier, et bien des voitures (mais heureusement pas la nôtre) surchauffent dans les embouteillages. Mais la cathédrale (le Duomo de Milan) est magnifique.

## **Samedi 17 juin : cinquième jour, Milan à Brescia.**

8h30 : nous commençons à nous détendre. Plus que 165 km. C'est presque dans la poche maintenant. Il ne faut pas qu'il y ait d'erreur.

10h38 : Nous arrivons au premier checkpoint pour la première fois en avance. Nous attendons pour passer le checkpoint pour ne pas être pénalisé pour cette avance. Nous commençons à nous sentir un peu plus calés.

13h55 : De même à l'arrivée à Brescia. Enfin nous faisons comme il le faut, car notre placement est encore dans les 200, sur 440 au départ. Pas mal pour une équipe qui n'a qu'une application sur le téléphone au lieu d'un ordinateur de rallye. Nous avons, en fait, couru « notre Mille Miglia, » même si nous nous sommes laissé emporter des fois par la « folie ». Je n'ai jamais vécu une telle suite de hauts et de bas, d'émotions, de joies, de désespoirs, de craintes, et de réjouissances. Ce qui n'a pas changé une fois, par contre, pendant ces cinq jours était l'accueil chaleureux et enthousiaste des spectateurs et des foules dans chaque village et ville. Les MM ne sont pas seulement une compétition pour les automobilistes qui ont des moyens ; elles font partie du patrimoine de l'Italie.

### **Coda :**

#### **Dimanche 18 juin.**

Après avoir reçus nos médailles et avoir assisté un peu à la cérémonie des prix, nous nous sommes offert un excellent dîner et nous sommes couché samedi soir à une heure civilisée. Je n'ai jamais été aussi épuisé de ma vie. Dimanche je conduis la 1900 les 120 km de Brescia à Bassano. J'écoute de l'opéra sur la radio mais n'entend que les sons aigus à travers le bruit du moteur. Après un joli déjeuner en compagnie de Francesco et de sa famille à un trattoria de campagne, nous décidons de faire un petit tour dans les collines avec nos voitures classiques. Mais la 1900 refuse de démarrer. Nous changeons la bobine. Toujours rien, sauf tout d'un coup, le moteur s'éveille et retrouve son souffle. Peut-être qu'après plus de 2.000 km elle veut me faire comprendre que comme moi elle a aussi besoin de se reposer. À la fin, j'organise tous les papiers, les road books, et les cartes et je tombe sur le papier qui

m'indique mon heure de départ officielle pour chaque étape du concours.

## **L'ACCF court les Mille Miglia**

### **Pierre André Walker**

Quand j'ai visité en 2020 le stand à Rétromobile de l'ACCF, je n'imaginai pas que la voiture exposée à notre stand: la rarissime Alfa 1900 C Sprint coupé à carrosserie Pininfarina de 1953 ([Rétromobile 2023](#)), aurait un rôle dans trois ans dans ma vie. La plupart des coupés 1900 sont d'une carrosserie Touring ; Pininfarina n'en a construit que moins d'une centaine. L'exemple exposé appartient à Stefan Gavell, qui comme moi partage son temps entre Paris et Boston, aux Etats-unis. Stefan et moi avons fait connaissance depuis 2020, et par la suite, il m'a très gentiment invité à vivre un de ses rêves de longue date : courir les Mille Miglia.

[Vidéo de notre traversée de quelques villages sur la route](#)

[Une brève histoire des Mille Miglia, compliments de Wikipédia](#)

### **Pour les curieux, que sont les Mille Miglia, et pourquoi pourrait-on rêver de les courir ?**

Les Mille Miglia sont beaucoup de choses, mais c'est surtout une des cinq courses les plus mythiques de l'histoire de l'automobile (avec Monaco, Le Mans, Indianapolis, et la Targa Florio). De 1927 à 1957 (mais interrompu en 1939 et 1941-46 à cause de la guerre), les compétiteurs se livraient à une course sur routes ouvertes. La longueur de 1,600 km, de Brescia dans le nord de l'Italie jusqu'à Rome et puis de retour à Brescia est à la source du nom : mille miles (miglia en italien) étant équivalents à 1,600 km. Il y avait des catégories pour de différents types de voitures, ce qui permettait à toute sorte de voiture d'y participer, des voitures de série des plus courantes aux vraies voitures de course. Certaines marques, surtout Alfa Romeo et Ferrari y ont connu de grands succès, souvent avec des modèles préparés exprès, avec « MM » ajouté, comme les Alfa 8C 2900 MM et de chez Ferrari les 166MM Barchetta, les 290MM Spider, et les 340MM Spider. Des constructeurs étrangers y ont aussi participé, surtout Mercedes, avec une victoire au classement général en 1931 et une autre, encore plus célèbre en 1955. Porsche

a aussi connu du succès, dans les petites cylindrées. Plusieurs pilotes célèbres y ont couru, comme Giuseppe Campari, Rudolf Caracciola, Achille Varzi, Clemente Biondetti, et Alberto Ascari. Mais les plus célèbres vainqueurs des Mille Miglia restent toujours Tazio Nuvolari (avec deux victoires) et Stirling Moss.

1957 fut la dernière année de cette course mythique. Trop de morts, non seulement de pilotes mais aussi de spectateurs, y compris des enfants, ont mis fin au grand spectacle.

Spectacle est bien le mot. Les Mille Miglia étaient un grand évènement à travers toute l'Italie (en tout cas à la moitié nord du pays). Les nombreux spectateurs longeaient les routes pour applaudir les compétiteurs. Tout ceux qui se souviennent d'*Amarcord*, le film quasi-autobiographique de Federico Fellini, se rappelleront la séquence où des voitures de course traversent à toute allure les rues du village où le film a lieu. Mais ce sont ces mêmes foules de spectateurs qui ont provoqué la fin des Mille Miglia, car avec le progrès technique des voitures de course il s'est avéré de plus en plus impossible de maintenir en même temps des routes ouvertes, une absence quasi-totale de barrières et d'autres précautions de sécurité, et des vitesses qui pouvaient dépasser de beaucoup les vitesses autorisées aujourd'hui sur autoroute. Avant la guerre de 1940, les vainqueurs du classement générale bouclaient les 1,600 km en seize heures, pour une moyenne de 100 km heure. En 1955, le vainqueur a terminé en dix heures et quelques minutes, pour une moyenne de presque 160 km heure— une *moyenne*, pas une vitesse de pointe.

### **Les Mille Miglia Storica et ses participants**

Malgré sa disparition après 1957, on n'a pas oublié les Mille Miglia. Depuis 1977 les organisateurs offrent de nouveau les Mille Miglia, mais c'est une épreuve de régularité qui a remplacé la course d'autrefois. Cette épreuve a lieu chaque printemps, et il y a toujours autant d'enthousiasme que jadis, aussi bien parmi les spectateurs que parmi les compétiteurs.

Pour participer aux Mille Miglia d'aujourd'hui (souvent dénommé Mille Miglia Storica ou Mille Miglia historiques) on doit avoir une voiture éligible : sinon un exemplaire même, au moins le même modèle qui aurait couru les Mille Miglia entre 1927 et 1957. En conséquence, on trouve aux Mille Miglia Storica toutes sortes de voitures classiques. Mais il ne suffit pas seulement d'avoir une telle voiture. On doit postuler et être accepté, et donc c'est un avantage d'avoir une voiture plutôt rare (ou en tout cas rare par rapport aux autres concurrents), car les organisateurs semblent apprécier la variété.

Une Alfa 1900 Sprint de 1953 avec une carrosserie rare est, alors, un excellent choix. D'autres 1900 participaient aux Mille Miglia de 2023, des berlines aux Sprint à carrosserie Touring. Il y avait aussi un coupé 1900 Zagato, piloté par un jeune allemand (sa mère naviguait). Des plus rarissimes était la 2000 Sportiva de 1954 à la carrosserie signée Franco Scaglione qui appartient au Musée Alfa Romeo. (Alfa avait échangé en 1971 l'unique autre 2000 Sportiva construite, et une toute nouvelle Alfasud, à un collectionneur privé contre la plus ancienne Alfa Romeo en existence, la 20/30 qui appartenait à ce collectionneur. Ce 2<sup>e</sup> coupé appartient aujourd'hui à une collection privée en suisse.) L'exemplaire du musée était copiloté en 2023, et *con brio*, par l'acteur allemand du *Game of Thrones*, Tom Wlaschiha. L'autre Alfa ultra-rare était l'une des deux 1900 Sport Spider de 1954 construits, aussi signé Scaglione.

Plus de 400 voitures se sont inscrites aux Mille Miglia 2023. Chaque voiture reçoit un numéro en conséquence de son âge. On a attribué à la voiture la plus ancienne, une Lancia Lambda Spider Tipo 222 Lungo, le numéro 9, et parmi les modèles de 1957 se trouvaient des Mercedes (des 300SL et des 190SL), deux Lotus 11 Climax, deux Abarth Fiat 750 Berlinettes Zagato, une BMW 507, deux MGA, et une Alfa Giulietta Sprint Veloce.

Avec notre numéro—253—nous n'avons rarement vu les voitures d'avant-guerre, car avec leurs numéros bas elles partaient chaque jour bien avant nous. Mais nous avons bien profité quand même de la vue de nombreuses Triumph (TR-2 et TR-3), de Mercedes

300SL, de toutes premières Austin-Healey, de Jaguar XK-120 et XK-140, d'Aston Martin DB-2, et de Porsche 356. Il y avait aussi de nombreuses Lancia, surtout des Aurelia, et plusieurs Fiat 1100 Berlins. Plus rare, en nombre, était une Rover 75 de 1956, une Traction Avant, deux DS, une 203 et une 403, et une Dauphine-Gordini. Ni la Rover ni la Dauphine ne nous semblait au prime abord le choix idéal pour passer un col des Apennins, et nous étions alors émerveillés par leur adresse, leur tenue de route dans les virages, et les talents de leurs pilotes—surtout en ce qui en est de la Dauphine est son moteur arrière—dans la descente vertigineuse du col de l'Abetone. Nous avons aperçu aussi des voitures encore plus rares, comme les Abarth Zagato à base de mécanique Fiat, et aussi des Cisitalia, des Osca, une HWM, une Ermini, une Moretti, une paire de Maserati A6GCS, et bien sûr pas mal de Ferrari.

L'acteur Tom Wlaschiha n'était pas l'unique célébrité qui courait les Mille Miglia 2023. Le multiple vainqueur des 24 Heures du Mans, Jackie Ickx, co-pilotait les deux premiers jours une Mercedes 300SL couleur prune (qui ne paraissait plus après), et une seconde 300SL avait comme co-pilote l'ancien pilote de Formule 1 et d'Alfa 33TT12, Jochen Mass. (Pour la liste complète des concurrents, sur le site des Mille Miglia, visiter [l'Elenco-Iscritti](#), [Entry-List](#) ou [l'accueil en langue anglaise du site des Mille Miglia](#).)

### **Et c'est parti !**

Les Mille Miglia 2023 ont commencé le 13 juin, comme toujours, à Brescia, le départ et l'arrivée de toutes les Mille Miglia depuis 1927. Chaque voiture partait en traversant un dais couvert d'un tapis rouge (il en fut de même lors des arrivées deux jours après à Rome et à l'arrivée/retour le dernier jour à Brescia. Les compétiteurs ont dormi la première nuit à Cervia Milano Marittima, au bord de l'Adriatique, la deuxième nuit à Rome, la troisième à Parme, et la quatrième, la veille du retour à Brescia, à Milan. Les premiers et derniers jours étaient donc des demi-journées, les deuxième, troisième et quatrième des journées

entières. La troisième, de Rome à Parme, avec 600 km et seize heures, fut la plus longue, et Cervia à Rome—dont une bonne partie était sous la pluie—était la deuxième plus longue.

Chaque matin les voitures partaient dans l'ordre de leurs numéros, avec 30 secondes d'écart entre chaque départ. Ainsi notre départ, aux numéro 253, avait lieu à peu près deux heures après le départ de la toute première voiture. Si tout rentrait dans l'ordre, nous arrivions à la destination à la fin de la journée quelques deux heures après la première voiture. (C'est pourquoi nous ne voyions pratiquement jamais les plus anciennes voitures inscrites, si ce n'était en cas de panne ou d'autre retard d'une de ces dernières.) Le deuxième jour, par exemple, la première voiture a quitté Cervia vers 6h50 et devait arriver à Rome vers 20h15. Nous avons quitté Cervia vers 8h30 et sommes arrivés à Rome après 22h00. Ainsi les jours étaient bien longs, les nuits trop courtes, et les repas avalés en vitesse. Nous avons dormi notre troisième nuit à Parme, où nous sommes arrivés vers minuit, juste à temps de souper un peu (on ne peut même pas dire diner) avant de somnoler quelques heures avant de nous lever le matin vers 5h30. Seulement à Milan, notre dernière nuit du concours, avons-nous pu trouver le temps de diner à l'aise et de dormir plus de cinq heures !

On nous avait prévenu. À la veille du départ de Brescia, nous avons entendu le technicien personnel d'un groupe de concurrents belges dire que les participants ne dormaient que peu, qu'ils fonctionnaient à l'adrénaline, et qu'au retour à Brescia ce serait le « crache » total.

### **La navigation**

Chaque jour du concours avait son propre road book, avec des indications en forme de tulipe avec toutes sortes de symboles. Nous avons aussi des cartes routières, mais insuffisamment détaillées pour être utiles. La plupart du temps nous ignorions où nous nous trouvions, sauf que nous étions à tant de mètres ou de kilomètres après la dernière indication et tant de mètres ou de kilomètres avant la prochaine. La plupart des concurrents avaient des ordinateurs de rallye de bord sophistiqués. Notre unique appui

était l'application sur le téléphone de Stefan qui nous donnait des distances et des vitesses exactes. Pour naviguer, le co-pilote criait au pilote le nombre de kilomètres ou de mètres jusqu'à la prochaine manœuvre et la nature de cette manœuvre.

Pour nous aider dans notre navigation, nous avons deux autres atouts : les organisateurs avaient affiché à beaucoup de carrefours les flèches emblématiques des 1000 Miglia, indiquant la direction à suivre, et dans certains carrefours des policiers sur motos arrêtaient la circulation pour donner la priorité aux voitures des Mille Miglia. Nous avons compris, alors, qu'il suffisait de suivre ces mêmes motards, lorsqu'ils n'arrêtaient pas la circulation, car normalement ils suivaient le chemin des Mille Miglia.

Malgré ces aides à la navigation, nous avons trouvé que naviguer est plus fatiguant que conduire. Naviguer demandait une concentration totale et ininterrompue sur le road book, les distances, et la route même. Il n'y avait que le temps de profiter des paysages. Si vous imaginez que conduire les Mille Miglia consiste à tourner paisiblement dans de jolies campagnes italiennes, détrompez-vous. (Stefan a vite pris la sage décision que nous nous relayerions, chacun à son tour serait pilote et puis navigateur ; ainsi le navigateur pouvait, en conduisant, se remettre de la fatigue mentale de la navigation et le pilote pouvait, en naviguant, se remettre des fatigues physiques du volant.) Cela dit, l'avantage de la concentration intense que demandait la navigation fut qu'elle ne laissait guère le temps d'avoir peur que le pilote roule trop vite. Ceci était encore plus apprécié quand Stefan a trouvé au fond de lui dans la montée et la descente du col de l'Abetone son Stirling Moss caché !

Il y avait deux sortes d'épreuves spéciales de régularité. La plus simple consistait à maintenir une moyenne de vitesse spécifiée sur une distance précise, comme 36 km heure sur 7 km. La plus compliquée avait aussi quelques kilomètres de long, mais divisés en plusieurs sections plus courtes. Alors il fallait rouler, par exemple, entre deux checkpoints à 230 mètres l'un de l'autre à 18.35 km heure, et puis sur 1800 mètres jusqu'au checkpoint suivant à 24.65 km heure, etc. Il nous a fallu du temps pour

comprendre comment faire pendant ces épreuves spéciales, et encore, nous n'avons jamais maîtrisé la difficulté de maintenir une vitesse précise, et surtout très basse, surtout avec tous les tournants, montées, et descentes du terrain. Une des toutes premières de ces épreuves de régularité a eu lieu sur le circuit d'Imola, où court habituellement le Grand Prix de San Marino (ville/république où nous sommes passés le lendemain matin). D'autres épreuves spéciales ont eu lieu sur les pistes de bases de l'armée de l'aire d'Italie. Chaque jour il y avait, en générale, entre trois et quatre de chacun de ces deux sortes d'épreuve.

### **L'enthousiasme des spectateurs**

Voir les autres voitures classiques qui participaient aux Mille Miglia était un grand plaisir ; l'autre grand plaisir était de voir l'enthousiasme et l'engagement des spectateurs. Il n'y avait pas toujours des spectateurs sur les routes les plus éloignées, mais des fois il y en avait quand même. A l'approche de chaque agglomération nous en voyions de plus en plus ; les spectateurs individuels devenaient des groupes, et puis des foules quand nous nous approchions des centres ville, où la plupart du temps il y avait des barrières entre notre route et les spectateurs.

Leur enthousiasme était palpable et nous inspirait. Ils n'applaudissaient pas seulement ; ils hurlaient : « viva Alfa Romeo ! » D'autres nous encourageaient à rouler plus vite. Des fois, par contre, nous étions navrés d'entendre un spectateur crier, alors que nous passions dans notre 1900 Sprint : « Giulietta Sprint ! »

### **À Loreto, l'enthousiasme des spectateurs**

Le deuxième jour, dans la place centrale de Loreto, devant l'église consacrée au miracle de notre dame de Lorette, près de la côte adriatique, nous nous sommes arrêtés un petit moment, histoire de changer de places, de dégourdir un peu les jambes, et de prendre une photo ou deux. Tout de suite des spectateurs ont entouré la voiture pour la regarder. Deux bénévoles de la Croix Rouge sont venus admirer la voiture, nous parler un peu, et prendre leurs propres photos. En discutant avec eux, nous avons découvert que

l'un d'eux avait étudié à Harvard et connaissait bien Boston, où habitons et Stefan et moi quand nous sommes aux Etats-unis. En même temps, une fille de cinq ou de six ans jouait à prendre avec un appareil-jouet en plastique des photos. Son père nous a demandé l'autorisation de la prendre en photo devant la voiture (avec son i-phone, pas avec un jouet). Bien sûr que nous l'avons autorisé ! Et non seulement ; nous avons suggéré à la fille de monter dans la voiture, au volant, et de faire semblant de la conduire. Alors la figure du père a rayonné tellement sa joie à cette occasion de prendre ainsi en photo sa fille que nous aurions cru qu'il avait vu la madone même et atteint le paradis.

Deux jours plus tard, quand nous longions la célèbre place du Duomo de Milan, une jeune femme (qui parlait bien français) nous a crié de son côté des barrières que son grand-père avait eu la même voiture. (Nous n'avons pas voulu gâcher son plaisir et lui demander de nous confirmer qu'il s'agissait bien d'une 1900 Sprint et non pas d'une Giulietta Sprint plus prosaïque.) Quand je lui ai demandé où se trouve désormais cette voiture du grand-père, elle ne savait pas. Elle aurait été bien contente qu'elle se retrouve encore dans le sein familial.

Au début, quand j'ai vu les premiers spectateurs sur notre chemin, j'ai imaginé que ce serait surtout des hommes, plus âgés, motivés par une nostalgie de quand leurs pères ou grands-pères les amenaient avant 1957 voir les vraies Mille Miglia. Mais non. Ces spectateurs étaient de tout âge et aussi bien masculins que féminins. Tous étaient enthousiastes. Une fois nous sommes passés devant une maison solitaire au bord de notre route. Une seule femme se trouvait devant, et elle sautait de joie à la vue des voitures qui passaient, comme si Kylian Mbappé (ou plutôt Roberto Baggio) avait marqué un but en Coupe du Monde. C'était on ne peut plus enthousiaste, et c'était plus que touchant.

### **Patron de café super-Alfiste**

À un autre tel moment, nous nous sommes arrêtés un matin à un café. Nous nous sommes garés juste après le café et quand nous y sommes rentrés, le patron a couru de derrière son comptoir en

criant : « Alfa Romeo ! » Et puis il nous a montré que sur les murs de son café étaient affichées les photos de toutes les Alfa qui avaient appartenues à sa famille, et derrière le comptoir était affiché l’emblème même d’Alfa Romeo. Une fois nos espressos terminés, nous avons suggéré au patron de le prendre en photo devant notre voiture. Non, a-t-il répondu, c’est ma femme qui nous prendra tous en photo ensemble devant la 1900.

Souvent, dans des centres-villes et des centres de villages, nous avons hésité pour prendre le bon tournant. Chaque fois, c’étaient les spectateurs même qui nous l’ont indiqué. Je me suis demandé si des fois, des farceurs n’indiqueraient pas le mauvais chemin ou tourneraient ou cacheraient les panneaux rouge 1000 Miglia en forme de flèche. Mais non. On n’enverrait pas plus un concurrent des Mille Miglia sur le mauvais chemin que l’on y enverrait le pape !

L’enthousiasme des spectateurs a atteint son sommet le dernier jour, la demi- journée entre Milan et le retour à Brescia. Les applaudissements étaient encore plus forts, comme si les spectateurs comprenaient que nous achevions notre marathon et que nous conduisions le tour de la victoire. C’était un peu comme à la fin du Tour de France, entre Versailles et Paris. Si on est arrivé à Versailles, il est quasiment certain que l’on arrivera le lendemain à Paris. Nous avons senti le même effet ce dernier matin, alors que nous avançons de Milan au centre de Bergame et puis sur Brescia même, et l’enthousiasme des spectateurs le confirmait.

Chaque jour était divisé en de trois à cinq secteurs, et à la fin de chaque secteur il y avait d’habitude un checkpoint, avec des gradins, une foule, un dais et quelqu’un qui annonçait l’identité de chaque voiture lorsqu’elle arrivait, comme : « numéro due cinque tre, Alfa Romeo mille nove cento, gli Americani Stefan Gavell et Pierre Walker. » À ces mêmes checkpoints, on nous donnait des cadeaux, des fois un sac rempli de dépliants touristiques sur la même région, mais d’autre fois des pâtes de qualité ou un magnum de Chianti Classico spécial Mille Miglia. Les jours ensoleillés (les trois derniers jours) les cadeaux de bouteilles d’eau ou de jus de fruits frais étaient surtout les bienvenus.

Nous avons plusieurs fois admiré l'excellente organisation. Tous les compétiteurs et les nombreux véhicules d'assistance avaient déjà leurs réservations d'hôtels (pour plus de mille personnes), avec parking pour des centaines de voitures. Les déjeuners des deuxième, troisième, et quatrième jours étaient servis dans les centres, successivement, de Macerata, Sienne, et Alessandria. Les mêmes traiteurs avaient préparé à manger pour un millier de personnes avant l'arrivée de la première voiture. Le personnel des checkpoints suivaient aussi le concours. Les policiers sur motos étaient de Brescia et ont aussi suivi notre chemin. Une fois dans Rome, ils ont accompagné quelques centaines de participants des jardins de la Villa Borghese, dans la descente de la via Veneto, le long de la via del Corso, à travers la piazza Venezia, devant le Capitole et le Colossée, et puis en seulement quelques dizaines de minutes jusqu'à nos hôtels non loin de l'aéroport de Fiumicino. A-t-on pu imaginer que les Italiens ne sachent pas s'organiser ? Il n'y a pas de doute qu'ils savent organiser les Mille Miglia.

### **Teste de pilote et de machine**

**Course mythique. Défilé des plus belles classiques.**

**Enthousiasme sans limite. Et quoi d'autre, ces Mille Miglia ?**

C'est un vrai teste de pilote et de machine. On conduit ces voitures une demi-journée, et puis trois jours entiers et puis une dernière demi-journée. On nous avait dit qu'un tiers des voitures n'arrive pas jusqu'au bout (mais nous n'avons pas pu le confirmer). Les organisateurs fournissent une assistance routière en forme de grandes voitures modernes avec mécaniciens et outils à bord, et beaucoup de concurrents embauchent leurs propres assistances privées.

Notre unique panne (pendant le concours) a eu lieu quand notre courroie de ventilateur a sauté de la poulie de la dynamo. Presque tout de suite une voiture de l'assistance routière s'est arrêtée et deux gars sont descendus. Ils ont remis en place la courroie et serré la dynamo. Quand nous nous sommes arrêtés de nouveau dix minutes plus tard pour vérifier si nous n'avions pas perdu en même temps de l'eau de radiateur, deux autres voitures d'assistance

routière se sont immédiatement arrêtées, avec quatre mécaniciens de plus. L'un d'eux avait un grand bidon d'eau et a ajouté deux litres à notre radiateur. (Heureusement sur une ancienne voiture de 1953 le circuit de refroidissement n'est pas sous pression, alors peu de danger à ouvrir le capuchon de radiateur.) Après, alors que toujours nerveux que la courroie ne saute pas une deuxième fois, nous n'avons connu aucun problème mécanique. (Bien sûr nous avons vérifié tous les niveaux et la tension de la courroie chaque matin.)

Les voitures sont donc mises à l'épreuve. Et aussi leurs pilotes et co-pilotes, et non seulement par le manque de sommeil. Les voitures ouvertes ont souffert le jour (de Cervia à Rome) où il a plu (à chaque édition des Mille Miglia son jour de pluie). Les voitures fermées (et bien sûr pas climatisées) souffraient en plein soleil. Une 300SL, surtout, est spécialement peu confortable sous la chaleur, cars leurs portes papillon ne permettent pas une grande ouverture de fenêtre. Souvent, et surtout arrêté dans l'embouteillage d'un centre-ville, nous apercevions une 300SL avancer les deux portes grandes ouvertes, comme un oiseau (ou un papillon) prêt à s'envoler.

Arrêté dans un embouteillage ? Oui, et non pas une seule fois par jour. Jouant sur les sept cercles de l'enfer dans *L'Inferno* de Dante, Stefan a baptisé les sept cercles des ronds-points : les séries de ronds-points bouchés par la circulation normale et les voitures des Mille Miglia.

Et quoi d'autre ces Mille Miglia ? Ce sont des gens très riches (surtout des hommes d'un certain âge, mais pas toujours, car il y avait des équipes 100% féminines) faisant les fous sur la route dans des voitures qui valent six ou sept chiffres (ou encore plus). Par exemple ? Aux séries de ronds-points, nombreux étaient les pilotes qui empruntaient le milieu de la route, entre les deux directions, pour avancer d'autant plus vite. Céder la priorité en arrivant sur un rond-point ou s'arrêter pour un feu rouge ? Mais il n'en est pas question ! Des fois c'étaient les policiers mêmes sur leurs motos qui ouvraient le chemin à ces aventures, mais pas

toujours. Nous hésitions souvent à emprunter la voie du milieu. Mais quand une série de voitures rapides (souvent des Triumph, Healey, 300SL, et Porsche 356) nous dépassaient en ouvrant cette voie de milieu nous les avons parfois suivis. Et comme par miracle, souvent aux ronds-points et aux autres carrefours la circulation ordinaire cédait la priorité. Mais cette même circulation ordinaire ne remarquait pas toujours notre 1900 Sprint, bien moins voyant qu'une voiture de sport décapotable ou une 300SL avec ces portes emblématiques grandes ouvertes.

J'avais longtemps espéré qu'un jour j'aurais l'occasion de voir passer les Mille Miglia. Y participer et y conduire dépassaient de loin mes fantasmes. Mais ce fantasme s'est miraculeusement réalisé ; j'en serai toujours reconnaissant. Si vous aimez l'Italie, l'histoire de l'automobile (surtout du sport automobile), et les anciennes et avant tout les Alfa, n'hésitez pas si jamais l'opportunité de participer aux Mille Miglia s'offre à vous. Malgré le peu de confort d'une voiture ancienne, malgré le risque d'une panne (ou pire), malgré les embouteillages, et malgré le manque de sommeil, c'est une expérience inoubliable. Rien que la joie dans les yeux des spectateurs justifie tous les inconvénients.

Lors d'une visite guidée je peux poser le pied sur la scène de l'Opéra de Paris, mais je sais que je ne pourrai jamais chanter comme Luciano Pavarotti. Il m'est arrivé de jouer et au foot et au tennis, mais je n'ai jamais pu, et je sais que je ne pourrai jamais brosser un ballon de foot comme pouvait le faire Michel Platini ou frapper un retour de service comme le faisaient Jimmy Connors ou André Agassi. Mais j'ai pu suivre (de très loin) les traces de Tazio Nuvolari et de Stirling Moss, et j'en suis entièrement satisfait.

### [Stirling Moss et les Mille Miglia](#)

Il est impossible de parler des Mille Miglia, en tout cas dans le monde anglophone, sans faire allusion à Stirling Moss, le pilote de course britannique légendaire (souvent dénommé le meilleur pilote de course à ne jamais être couronné champion du monde de Formule Un). Moss est l'un des trois pilotes, et le seul britannique, à gagner le classement général des Mille Miglia. Les deux autres

sont Allemands, Rudolf Caracciola en 1931 à bord d'une Mercedes SSKL, et Huschke von Hanstein, sur une BMW 328, en 1940, quand la guerre a limité la course et les concurrents. La victoire de Moss en 1955, en un peu plus de dix heures, dans une Mercedes 300SLR, avec navigateur Dennis Jenkinson gesticulant de ses mains pour préparer Moss pour chaque virage et dénivelé de la route (car le bruit de la voiture empêchait toute autre communication) est un des exploits les plus historiques du sport automobile. La moyenne de Moss était de presque cent *miles* (162 km) à l'heure sur les mille miles des Mille Miglia ; dans certaines lignes droites les vitesses qu'il a atteintes approchaient aux 300 km heure. C'était déjà assez dangereux comme ça sur la piste fermée des 24 Heures du Mans. C'est un peu pourquoi les Mille Miglia d'origine ont dû arrêter. De telles vitesses sur des routes ouvertes ne pouvaient plus co-exister avec la circulation ordinaire, même si celle-ci était bien réduite par rapport à celle d'aujourd'hui. L'exploit de Moss et de Jenkinson, alors, ne sera probablement jamais rivalisé.

### **C'est comment, alors, conduire une Alfa 1900 C Sprint Pininfarina de 1953 pendant 2000 kilomètres ?**

En 1953 la 1900 Sprint était une voiture chère (bien que moins chère qu'une Ferrari). Quand l'Italien moyen était heureux de pouvoir rouler en Vespa et la moindre Fiat était presque un luxe, une voiture comme la 1900 Sprint régnait en roi sur les routes d'Italie.

Comparé aux Alfa un peu plus récentes que j'ai déjà conduites, la 1900 semble large. Elle est plutôt confortable, aussi, même si les sièges d'origine ne vous retiennent pas dans les virages. (Heureusement que Stefan avait fait installer des ceintures comme on trouve dans un avion, sinon le passager aurait du mal à rester assis à sa place.) La suspension est souple, comparée à celle d'une voiture moderne. En conséquence elle amortit bien les surfaces des petites routes de l'Italie. En même temps la voiture penche dans les virages. Mais c'était typique d'une voiture, même sportive, de l'époque. Même les Spider de type 105/115 avec suspension

d'origine ont du roulis dans les virages. Mais n'empêche que l'on peut quand même maintenir sa vitesse dans les courbes. Stefan, qui connaît bien sa voiture, l'a bien démontré, le troisième jour quand il conduisait l'étape du col de l'Abetone. Surtout en descendant, il prenait les virages à des vitesses que je n'aurais jamais osées. Mais il n'a sollicité aucune plainte, aucun bruit, des pneus.

Et ces pneus ? Ils sont à peine plus larges que des pneus de moto, comparés aux pneus des voitures modernes. Malgré cela la tenue de route de la 1900 Sprint est exemplaire. Pencher dans les virages est une mesure de sécurité ; c'est progressif et avertit le conducteur bien avant la perte d'adhésion.

Les Alfa 1900 existaient en plusieurs versions mécaniques, dont certaines avec des arbres à cames plus pointus et une batterie de carburateurs double-corps. La Pininfarina 1900 n'a qu'un seul carbu (un Solex sur celle de Stefan), et par rapport aux 1900 plus surmenées, elle n'est pas des plus puissantes. Mais le moteur montait facilement au-delà des 3000 tours et vers les 5000, ce qui était bien utile pour doubler.

La boîte est à quatre vitesses avec levier de changement de vitesses sur la colonne de direction (comme sur une Peugeot 404). Comme sur toute autre Alfa que j'ai eue l'occasion de conduire, la boîte n'aime pas les changements de vitesses rapides ; il faut passer de la vitesse au pont mort et puis attendre que le levier trouve lui-même l'entrée à la vitesse sélectionnée. Par contre, et au contraire des autres Alfa que j'ai pu conduire, il n'est pas nécessaire, pour enclencher la première, de d'abord manier le levier vers la deuxième vitesse. On peut passer la première directement. Bien sûr qu'un levier au plancher semble préférable sur un châssis classique avec moteur avant et pont arrière. Mais le système sur la 1900 s'accorde bien à la conduite d'un *gran turismo*.

Ni les freins ni la direction ne sont assistés sur la 1900. Mais comme le volant est assez large, le démultiplié correcte, et la voiture assez légère, la direction assistée ne manque pas, sauf peut-être un peu dans les manœuvres à l'arrêt.

Les freins sont de larges tambours en aluminium, ventilés à l'avant (au contraire de ceux sur les Ferrari des Mille Miglia 2023, qui ne sont pas ventilés et qui risquent, alors, de surchauffer. Cela rappelle le mépris que devait avoir *il Commendatore*, un certain Enzo Ferrari, pour la technologie des freins, et surtout de ceux à disques révolutionnés et perfectionnés par Jaguar ; on raconte que le Commendatore aurait répondu au succès des Jaguar que ses pilotes devaient appuyer sur l'accélérateur et non sur les freins). Dans les années 1950 et au début des années 1960 Alfa était réputé pour ses excellents freins à tambours. Il m'a fallu un peu de temps pour me mettre aux pédales de la 1900, qui sortent du plancher, mais une fois habitué, j'ai trouvé que l'on pouvait avoir confiance dans les freins. Il fallait appuyer fort sur la pédale, bien sûr, mais les freins ralentissaient et arrêtaient la voiture bien vite. Seulement sous la pluie, quand l'arrière de la voiture était un peu nerveux sur le sol mouillé, avons-nous dû faire bien attention de ne pas freiner fort.

La visibilité depuis l'intérieur de la 1900, comme sur bien d'autres anciennes, est nettement meilleure que sur la plupart des modernes. De derrière le volant, on voit bien l'avant de la voiture, et la visibilité dans toutes les directions est excellente.

Je me suis mis à réfléchir à laquelle serait la voiture idéale pour courir les Mille Miglia Storica. Il faut un *gran turismo* qui offre un minimum de confort et de stabilité sur les grandes routes à vitesses élevées. Mais on apprécie aussi l'agilité d'une voiture de sport dans les sections les plus sinueuses. Nous nous sommes mis d'accord que, parmi les voitures des années 1950, les Giulietta Sprint et les Porsche 356 répondaient à ces critères de confort et d'agilité. Cela dit, à moins d'avoir une Giulietta Sprint ou une 356 bien spéciale (comme une *alleggerita*) les chances d'être accepté aux Mille Miglia sont moins certains que pour une voiture plus rare, comme la 1900 Pininfarina de Stefan.