

LA FRECCIA ROSSA

COPPA FRANCO MAZZOTTI
RIEVOCAZIONE DEL 1° GRAN PREMIO BRESCIA 1940
PARTENZA



DA PIAZZA VITTORIA
A VILLA MAZZOTTI,
I LUOGHI STORICI DELLA
COPPA FRANCO MAZZOTTI



LE CRONACHE DEL 2011
DEL CLUB CHE FU CHIAMATO
"DELL'ARDIMENTO"



TUTTE LE NOTIZIE
DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE

la passione ci guida



Da oltre 30 anni lavoriamo con passione a fianco dei nostri clienti per studiare, sviluppare e produrre profilati estrusi in lega di alluminio a disegno.

Abbiamo esperienza, competenza e impianti innovativi per produrre profili sia di piccole che di grandi dimensioni.

Collaboriamo con i nostri clienti nella realizzazione delle loro idee, forme e prodotti innovativi.

Ogni nuovo progetto è per noi una sfida tecnica ed una nuova opportunità di crescita.

**ESTRAL, il profilo in alluminio
più innovativo, firma la più classica delle gare.**

sponsor 1988-2008



Estral S.p.A. - Via Artigianale 19 - 25025 - Manerbio - Brescia - Italy
Tel. +39.030.9373101 - Fax +39.030.9938116 - estral@estral.it - www.estral.it



LA FRECCIA ROSSA

Rivista del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Esce quando necessario
n. XLIII - Novembre 2011

Direzione Editoriale: Paolo Mazzetti

Testi: Daniele Bonetti

Fotografie: Pasquale Zaccone e Luigi Cocca

Segreteria di Redazione: Anna Vitale

Impaginazione: DGM - Brescia

Stampa: Tipografia M. Squassina - Brescia

Club Mille Miglia Franco Mazzotti

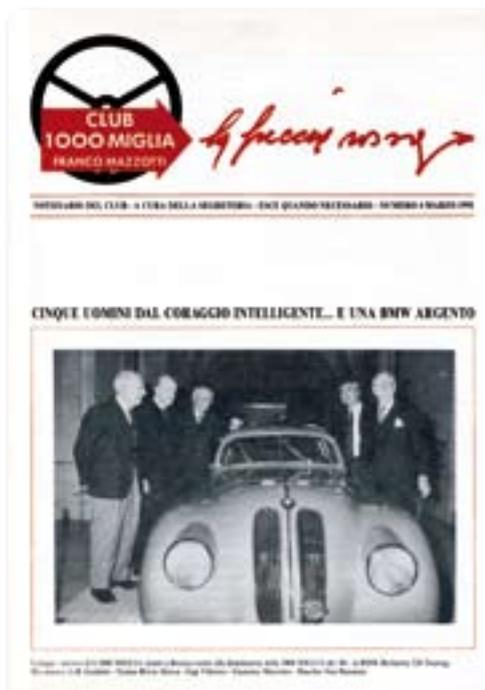
c/o Automobile Club Brescia

Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia

Tel. 030 2397322 - Fax 030 2397322

Redazione: frecciarossa@clubmillemiglia1949.it

Pubblicità: pressoffice@brm-brescia.it



FRECCIA ROSSA

Il numero 6 della Freccia Rossa: in copertina, la fotografia scattata alla prenatalizia del 1990, in occasione dei 50 anni della vittoria B.M.W. al Gran Premio Brescia 1940. Da destra, cinque vincitori della Mille Miglia: Huschke von Hanstein, Giannino Marzotto, Gigi Villorresi, Tonino Brivio Sforza e Giambattista Guidotti.

MOTORSTORICA

VINTAGE RACING SPORTSCARS

MBM Motorstorica augura ai soci del club e a tutti gli appassionati un Felice Natale ed un sereno anno nuovo.

Happy Motoring with Motorstorica !!!

www.motorstorica.com





INDICE

SOMMARIO n° 43 Novembre 2011

Editoriale

La forza della tradizione 3

Assemblea del Club

Presentazione dei nuovi soci 4

La Mille Miglia

Dei soci del Club 6

Attenti a quei due

Le immagini di
Corazza e Omati 14

Cronache del Club

Bianca e Nera 14

Stand a Padova

Coppa Mazzotti e
Coppa delle Alpi 30

Scuderia Brescia Corse

Brescia Corse Magazine 32

Altre passioni

L'orologio del mese 36

Trofeo Aido 2011

La Corsa del tricolore 37

Coppa Franco Mazzotti

Cronache e immagini
della quarta edizione 40

Nuova BMW serie 6

Presentata sulle strade
della Coppa Mazzotti 71

L'Automobile:

sostenibilità di un sogno

Enciclopedia interrogativa
su 125 anni di evoluzione.
Capitoli II e III 72



L'Alfa Romeo 6C 1750 GS del 1932 di Silvio ed Elena Dell'Aglio prende il via da Piazza della Vittoria alla quarta edizione della Coppa Franco Mazzotti.

Mode & Pelliccerie GIMES PAOLETTI



CAPPELLI PER UOMO E PER SIGNORA

Corso Mameli, 67 - Brescia - Tel. 030 3752239



LA FORZA DEL CLUB MILLE MIGLIA TRADIZIONE E MOLTI AMICI

Cari Amici,

in un periodo come questo, di estrema crisi per tutto il Paese, c'è qualcuno che si chiede se valga la pena di dedicare tempo e denaro a iniziative e attività apparentemente non primarie, come i club e le manifestazioni di auto d'epoca.

Essendo a tutti arcinote, vi risparmio le molteplici ragioni storiche, sociali, sportive e tecnologiche per le quali l'immenso patrimonio costituito dall'automobilismo d'epoca e dai suoi indotti continui a meritare, senza tentennamenti, la massima attenzione. Ciò che mi preme sottolineare è che, nonostante la crisi, il nostro Club ha continuato la sua attività, esattamente come tutti gli altri fenomeni di associazionismo automobilistico: la nostra gara, la Coppa Franco Mazzotti si è regolarmente disputata, proprio come la stragrande maggioranza di manifestazioni italiane.

In più, abbiamo aumentato il numero dei partecipanti alla gara di circa il trenta per cento e ricevuto una cinquantina di domande di associazione al Club.

Tutto ciò non significa che la crisi abbia risparmiato questo mondo; di sicuro, quando c'è in gioco la passione, i suoi effetti si avvertono molto meno.

Nel nostro caso, a fare la differenza

sono stati due fattori: il primo è rappresentato dalla grande tradizione e dal fascino esercitato dal nome del Club della Mille Miglia Franco Mazzotti grazie anche alla presenza dei Soci Fondatori (quale altro sodalizio può vantare un Presidente come Giannino Marzotto, vincitore di due Mille Miglia?).

Il secondo elemento, che ci lascia presagire un futuro senza troppe difficoltà, è che il Club Mille Miglia ha tanti amici generosi: le sponsorizzazioni ricevute per la Coppa Franco Mazzotti, tutte di marchi di assoluto prestigio, sono la conferma che, spesso, chi le decide sceglie puntando al fascino e alla passione, piuttosto che al mero ritorno finanziario. Nel rivolgere a tutti i migliori auguri per un sereno S. Natale e un nuovo anno ricco di successi, non possiamo che rivolgere un grandissimo "grazie" a tutti gli amici del Club Mille Miglia.



Tradizione sul Passo della Futa
La targa in onore di Clemente Biondetti, quattro volte vincitore della Mille Miglia

*cordialmente,
Paolo Mazzotti*



Davanti alla targa voluta da Club
La Cisitalia 202 SMM del 1947 di Alberto Castelli e Armando Vincoli



PRESENTATI ALL'ASSEMBLEA DI MAGGIO I NUOVI SOCI DEL CLUB MILLE MIGLIA

A conferma di un fascino inossidabile, le richieste di adesione al Club Mille Miglia sono sempre numerose. In occasione dell'assemblea tenuta lo scorso 7 maggio nella sala convegni dell'Automobile Club di Brescia, sono stati presentati i nuovi soci ammessi al Club.

Tra questi, è stato nominato Socio Onorario un personaggio che, pur senza impugnare un volante, ha dato moltissimo alla Mille Miglia: è Alberto Sorlini, il fotografo ufficiale di tutte le Mille Miglia del dopoguerra, le cui fotografie sono famose in tutto il mondo. Nel ricevere il volantino da occhietto, simbolo del Club, Sorlini ha affascinato la platea raccontando alcuni aneddoti e di come, nelle ore successive alla Mille Miglia, lui e i suoi assistenti riempivano di fotografie centinaia di buste da spedire alle riviste di cinque continenti.

Sorlini, che compirà 92 anni il prossimo gennaio, è tuttora l'attívissimo presidente del Museo Nazionale della Fotografia di Brescia. Nell'elenco dei soci onorari entra anche il senatore Filippo Berselli, presidente della Commissione Giustizia, che ha fatto avere il Patrocinio del Senato della Repubblica alla Coppa Franco Mazzotti. Si arricchisce anche

l'elenco dei soci fondatori, con il nome di Martino Peraro che partecipò alle Mille Miglia del '57, '58 e '59. A ricevere le insegne del Club sono stati anche quattordici Soci Ordinari; ecco i loro nomi: Massimo Amenduni Gresele, Pierdante Armenio, Mario Battistella, Federico Bontempi, Paolo Chersevani, Luigi Cherubini, Guido Corno, Riccardo Panizza, Enrico Scio, Claudio Seddio, Adriano Sforzini, Fabrizio Vicari, Andrea Zanotti. **II**



In alto:
Alberto Sorlini,
Socio Onorario
del Club Mille
Miglia





Massimo Amenduni Gresele



Paolo Chersevani



Pierdante Armenio



Enrico Scio



Mario Battistella



Adriano Sforzini



Federico Bontempi



Andrea Zanotti



Guido Corno



La nostra Anna Vitale, sempre desideratissima.



NUOVI SOCI



di Daniele Bonetti

ALLA PUNZONATURA DELLA MILLE MIGLIA

STAND DEL CLUB

PUNTO DI RIFERIMENTO

PIÙ DELLE MODELLE, LA TRADIZIONE: PIÙ DEI SALOTTINI, UN MOMENTO CHE PROFUMA DI TRADIZIONE. ANCHE QUEST'ANNO, E NON POTEVA ESSERE DIVERSAMENTE, LO STAND DEL CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI HA RECITATO DA PROTAGONISTA SUL PALCO IMMAGINARIO DEL TEATRO DI PIAZZA LOGGIA DURANTE LE FASI DI PUNZONATURA.

Allestito in collaborazione con Brescia Mobilità, grazie alla passione per le auto storiche del presidente Valerio Prignachi, che ha voluto esporre una vettura Ansaldo che partecipò alla Mille Miglia, in onore dell'azienda partner nella realizzazione della metropolitana bresciana. Lo spazio riservato al Club Mille Miglia è stato il più frequentato di tutti: concorrenti che hanno voluto confrontarsi e azzardare pronostici, giornalisti che hanno cercato un attimo di riposo tra una diretta televisiva e l'altra ma anche semplici appassionati che hanno voluto dare uno sguardo d'insieme al cuore del Club Mille Miglia. Per tutti c'erano un bicchiere di Franciacorta offerto da Enzo Cibaldi o uno di Amarone di Nicola Fabiano,



Quattro soci in Piazza della Loggia: Giovanni Corazza, Davide Kluzer, Alfredo Coppellotti e Valerio Prignachi

applauditissimo anche come concorrente insieme ad Eros Crivellari. Non solo vino: per calmare le richieste dello stomaco ogni "amico" del Club ha potuto assaggiare la tradizionale mortadella di Giovanni Palmieri e il parmigiano-reggiano di Giovanni Corazza: gioielli della tradizione provenienti da zone dove la Mille Miglia, da sempre, è un'ospite sempre gradita. Nel pieno spirito del Club, sempre attento al "mondo" della Mille Miglia, sempre vigile nell'obiettivo dichiarato alla sua fondazione di preservare negli anni lo spirito della corsa più bella del mondo. Quella dei Nuvolari e dei Varzi, ma anche quella di Fabiano e Crivellari, ancora in macchina nella 29esima rievocazione storica. Testimoni, attenti, di un passato che non tramonta mai. ■■





MILLE MIGLIA 2011

DI NUOVO ALLA MILLE MIGLIA **FABIANO E CRIVELLARI**

Nonostante entrambi avessero disputato la vera Mille Miglia, così come l'auto iscritta, per farli partire c'è voluta una speciale deroga dell'ACI Brescia, rilasciata su richiesta del Club Mille Miglia. Parliamo di Nicola Fabiano, classe 1933, ed Eros Crivellari, 84 anni, iscritti alla Mille Miglia - ma inizialmente non accettati - con una Fiat 1100/103 TV del 1955: la stessa con cui Nicola Fabiano corse nella Mille Miglia del 1957, aggiudicandosi il terzo posto nella categoria Turismo Speciale, classe 1100 cc, in coppia con Giuseppe Grisafi.

I nostri amici hanno potuto partecipare solo grazie all'intervento di Aldo Bonomi e Roberto Gaburri, Presidente e Vice dell'Automobile Club di Brescia, che hanno fatto aggiungere una vettura alle 375 partenti.

«Sono tanti e splendidi i ricordi che ho della Freccia Rossa e partecipare alla rievocazione storica ne farà affiorare molti altri - ha spiegato Nicola Fabiano - però non fatevi ingannare dalla mia età: amo le sfide e sono un gentleman al volante ma gareggio per vincere». ||





MILLE MIGLIA 2011

RIPRESA LA TRADIZIONE DELLA MILLE MIGLIA

TRIBUTO AI QUATTRO MOSCHETTIERI

TROPPO SPESSO, MOLTI DIMENTICANO CHE SE OGGI SI PARLA DI FRECCIA ROSSA IL MERITO È DI COLORO CHE “LA MILLE MIGLIA L’HANNO CREATA E PREPARATA CON AMORE E CON CURA”: FRANCO MAZZOTTI, RENZO CASTAGNETO, Aymo MAGGI E GIOVANNI CANESTRINI, AUTORE DEL VIRGOLETTATO .

Tra chi ha poca memoria storica e rispetto per le tradizioni, purtroppo, c’è chi ha voluto abbandonare una tradizione cara a tutti gli appassionati, in particolare ai bresciani e ai soci del nostro Club: ogni anno, prima della rievocazione della gara, gli organizzatori - in accordo con l’Automobile Club e il Club Mille Miglia - si recavano in Viale Venezia, per rendere omaggio ai fondatori, ponendo una corona al monumento di Renzo Castagneto. Il busto, voluto dal suo



Aymo Maggi (1903, Brescia - 1961, Calino), Franco Mazzotti Biancinelli (1904, Chiari - 1942, Canale di Sicilia), Giovanni Canestrini (1893, Catania - da genitori trentini - 1975, Milano) e Renzo Castagneto (1892, Verona - a Brescia dal 1896 - 1971, San Remo).

amico Bruno Boni, si trova nei giardini di Viale Venezia: quando, ogni anno, parte la Mille Miglia, sono in pochi a sapere che - al buio, dietro le tribune - a pochi metri si trova la statua di chi la Mille Miglia l’ha creata.

Riprendendo la più che ventennale tradizione, il Club della Mille Miglia Franco Mazzotti e l’ACI Brescia hanno concordato che, ogni anno, porgeranno un tributo d’onore e riconoscenza ai “Quattro Moschettieri”, ideatori e fondatori della “corsa più bella del mondo”.

In attesa che una strada bresciana sia loro dedicata, pochi giorni prima della Mille Miglia 2011, i soci dei club hanno posato una corona all’unico dei quattro al quale sia stato dedicato un monumento, nei giardini di Viale Venezia delle Mille Miglia.

Dopo l’assemblea, grazie a Valerio Prignachi, Presidente di Brescia Mobilità, i soci sono stati trasferiti in Viale Venezia con un autobus, interamente personalizzato con la Freccia Rossa. ■■



di Daniele Bonetti

MILLE MIGLIA 2011

CRONACA DI UNA VITTORIA SFUMATA

Un pilota sul podio, tanti piazzati nei primi trenta della classifica generale, tra coloro che, con alterne fortune, sono destinati a «fare» classifica. Dietro al mantovano Giordano Mozzi, trionfatore sulla sua Aston Martin all'ultima Mille Miglia, si è piazzato il nostro socio e alfiere della scuderia Brescia Corse Bruno Ferrari: l'imprenditore bresciano ha a lungo accarezzato il sogno di un clamoroso bis, dopo una splendida seconda giornata di gara. Nel tratto finale, tra Roma e Brescia, Mozzi ha tenuto in ogni singola prova speciale, riuscendo a concludere con un margine di vantaggio, seppur ristretto, sul nostro Ferrari. Per trovare un altro bresciano (del Club Mille Miglia o della Brescia Corse) bisogna scendere fino all'ottavo posto dove un eccellente Enrico Scio, su Alfa Romeo 6C 1750 GS, ha portato a termine una corsa davvero sorprendente. Subito dietro di lui il pilota ufficiale Alfa Romeo Fabio Salvinelli, nono al traguardo davanti ad Alberto Riboldi, decimo sulla Fiat Morettini. Sugli scudi anche il nostro socio milanese Francesco Guasti (tredicesimo su Bugatti) ed Ezio Perletti, diciassettesimo al volante di una Fiat 508 Balilla. Resterà nei ricordi come una bella Mille Miglia quella conclusa da Guido Foresti (21esimo in viale Venezia) e da Stefano Marinelli, 24esimo al traguardo dopo una gara disputata costantemente nelle prime trenta posizioni della classifica generale.

Ma che gara è stata la Mille Miglia 2011? Assente "last minute" Giovanni Mocerì, la corsa ha perso uno dei grandi protagonisti anche se, il grande favorito Claudio Scalise (al volante della bellissima ALFA 6C 1500 guidata l'anno precedente da Luciano Viaro), ha dato l'impressione nella prima giornata di gara di essere in grado di dominare la competizione. Mai in gara per il podio »

Bruno Ferrari
e Carlo Ferrari,
Bugatti Type 37
del 1927.



Il nostro socio belga Macko Laqueur e Alexander Van Voorst Vader, Lagonda M 4.5 RAPIDE del 1934.



Francesco Masetti Zannini e Luigi Cherubini, Aston Martin DB2 del 1951.



Giovanni Pizzoccaro e Silvana Sofia Pizzoccaro, Lancia Aurelia B 20 S VI serie del 1957.



Franca Boni e Monica Barziza, Lancia Aprilia 1500 del 1949.



il dieci volte vincitore Giuliano Canè, in difficoltà sulla BMW 328 Touring. Con queste premesse, al traguardo intermedio di Bologna, fine della prima tappa, Scalise era al comando con 920 punti di margine su Mozzi e 956 su uno strepitoso Scio. Quarto Salvinelli, settimo Michele Cibaldi, undicesimo, appunto, Giuliano Canè mentre Bruno Ferrari era addirittura al sedicesimo posto. Classifica rivoluzionata nel secondo giorno di gara: dopo le sette prove sul monte Carpegna Mozzi aveva annullato i 920 punti di distacco mettendone anche 235 di margine su uno Scalise in crisi; Ferrari risaliva fino al quarto posto, settimo Canè davanti a Riboldi. Classifica via via sempre più definita, con gli outsider del giovedì che man mano perdevano contatto con le posizioni da podio. La grande giornata del mantovano Mozzi si conclude a Roma dove arriva davanti a tutti: Ferrari è dietro di 235 punti, Scalise di 289 punti. Tra i big chiude la seconda tappa al nono posto Salvinelli, undicesimo Canè subito dietro ad un buon Scio. Ultimo giorno di gara trascorso con il classico coltello tra i



Francesco Guasti e Alessandro Guasti, Bugatti Type 35 del 1926.



Massimo Amenduni Gresele e Fabrizio Vicari, Alfa Romeo 6C 1500 MMS del 1928.



Marco Becchetti e Elisa Becchetti, Healey Silverstone del 1950.

denti: le prove di Vallelunga consentono a Mozzi di mantenere inalterato il vantaggio su Scalise e Ferrari (che nel circuito alle porte di Roma si scambiano di posizione) mentre Canè infila tre prove maiuscole che lo riportano al settimo posto, comunque lontano dal podio virtuale. Anche le prove toscane, tra Radicofani e Siena, non intaccano la leadership di Mozzi anche se Scalise arriva a soli 30 punti di distacco: Ferrari resta saldamente al terzo posto, sesto Canè, settimo un Salvinelli in lenta rimonta. Decisive, come quasi sempre accaduto negli ultimi anni, le prove di Monghidoro e Loiano dopo Futa e Raticosa: Mozzi non si distrae, Ferrari arriva a soli 187 punti (ad una sola prova dal termine) mentre Scalise esce dalla lotta per il successo precipitando al terzo posto con 402 punti di ritardo. Gara chiusa? Nemmeno per sogno, la prova di Fiorano, ultima, rappresenta la prova d'appello per Ferrari che non riesce a fare meglio di Mozzi terminando la gara a 205 punti di distacco. Scalise gestisce i problemi della sua Alfa Romeo, Canè chiude al quinto posto dietro all'argentino Elicabe, costantemente nei primi otto per tutta la gara. Il pubblico? Impossibile stilare un numero approssimativo per le presenze: in alcuni centri l'entusiasmo è stato tanto, altrove meno. L'impressione è che Bologna non sia riuscita, nemmeno quest'anno, ad essere un arrivo di tappa alla pari con quello offerto da Ferrara. **II**



Enrico Scio e Fabio Scio, Alfa Romeo 6C 1750 GS del 1931.



Massimo Bettinsoli e Emanuele Peli, Porsche 356 1500 Speedster del 1954.



Stefano Marinelli e Carlo Bonometti, Lancia Aurelia B 24 S del 1955.



Maurizio Colpani alle prese con la BMW 328 di Aldo e Tarcisio Bonomi.





di Aldo Bonomi - *Presidente Automobile Club Brescia*

MILLE MIGLIA 2012

PRESENTAZIONE DELLA MILLE MIGLIA 2012

IL PROSSIMO 26 MARZO, LA MILLE MIGLIA COMPIRÀ 85 ANNI. SI TRATTA DI UN INTERVALLO DI TEMPO CHE, ANNO DOPO ANNO, ASSUME PROFILI STORICI, CULTURALI E SPORTIVI, INTERNAZIONALMENTE RICONOSCIUTI, CHE NESSUNO - NEPPURE I QUATTRO GENIALI IDEATORI DELLA FRECCIA ROSSA - AVREBBERO NEPPURE IPOTIZZATO, SOPRATTUTTO NEI DECENNI DI OBLIO.

Il prossimo 26 marzo, la Mille Miglia compirà 85 anni. Si tratta di un intervallo di tempo che, anno dopo anno, assume profili storici, culturali e sportivi, internazionalmente riconosciuti, che - nemmeno i quattro geniali ideatori della Freccia Rossa - avrebbero neppure ipotizzato, soprattutto nei decenni di oblio.

Il prossimo anno, celebreremo un'altra rilevante ricorrenza: quella del 2012 sarà

la trentesima rievocazione storica della "corsa più bella del mondo". Per una manifestazione rievocativa, trenta edizioni rappresentano un traguardo di straordinario valore, in particolare se si considera che si tratta di un caso rarissimo, forse unico, nel quale la rievocazione supera per numero di edizioni l'originale.

Spesso risulta pressoché impossibile spiegare i motivi che fanno assurgere un marchio a un'universale notorietà: la Mille Miglia, essendo entrata nel cuore di milioni di appassionati, rappresenta uno di questi casi, con la Freccia Rossa assunta a icona di autentici e positivi valori italiani. In tutto il mondo, l'immagine della Miglia evoca ardimento, leale rivalità sportiva, leggenda, bellezza e - cosa più importante - la tradizione di ospitalità e il fascino del nostro Paese.

Per questi motivi, dobbiamo essere riconoscenti a chi la Mille Miglia l'ha inventata, a chi l'ha fatta rinascere e a chi fino a oggi l'ha condotta: ciascuno di loro ha contribuito, con il proprio »



Aldo e Tarcisio Bonomi alla Mille Miglia 2011 sulla BMW 328 del 1938.



di Daniele Bonetti



MILLE MIGLIA 2012

L'EDIZIONE DEL 2012 LA TRENTESIMA RIEVOCAZIONE

lavoro e le proprie idee, a raggiungere - con successo - l'ottantacinquesimo compleanno e le trenta edizioni. Al tempo stesso, non si deve mai dimenticare che quando un evento raggiunge la dimensione che oggi deve essere attribuita alla Mille Miglia, l'evento stesso trascende da chi lo organizza.

Pur se, dal 1927, l'Automobile Club è il proprietario del leggendario logo con la Freccia Rossa, abbiamo la consapevolezza di essere i semplici e temporanei custodi di un glorioso frammento di una storia che appartiene a tutti i bresciani e a tutti gli appassionati di automobilismo sportivo.

A tutti costoro, non posso che rivolgere l'invito a celebrare, come ogni anno, le ricorrenze di chi fece grande la Mille Miglia: i "Quattro Moschettieri", Mazzotti, Maggi, Castagneto e Canestrini, che la fondarono 85 anni orsono, Baconin Borzacchini che ottant'anni fa, nel 1932, la vinse con l'Alfa Romeo 8C 3200, e Giovanni Bracco, che ottenne un'epica vittoria nel 1952.

Per tutti, l'appuntamento è in Piazza della Loggia il 17 maggio: ai protagonisti, al pubblico, agli organizzatori e alle migliaia di persone che lavoreranno sulle strade italiane, in nome dell'Automobile Club, auguro quattro giornate di gioia e che la Mille Miglia 2012 rinnovi il consueto successo. ||



AUTOMOBILE CLUB
BRESCIA

Dal 16 al 20 maggio: la Mille Miglia 2012, ultima dell'Ati formata da Mac Events, Meet Communication e Sanremorally firmerà anche la trentesima rievocazione storica.

Un numero che, da solo, basta a chiarire la grandezza dell'evento rievocativo, l'unico caso in cui il numero di "ripetizioni storiche" ha superato il numero delle edizioni "originali". Per Brescia, e per tutti gli amanti dell'auto storica, si tratta senza dubbio di una grandissima vittoria, testimone e fondamenta allo stesso tempo, di un futuro sempre all'insegna della Freccia Rossa della Mille Miglia.

Come sarà l'edizione 2012?

Senza dubbio meno economica: come previsto dal contratto in essere tra Aci di Brescia e società organizzatrice dell'evento, il costo di iscrizioni è lievitato arrivando a 7.260 euro. Altre novità? In mancanza di comunicazioni ufficiali qualche indiscrezione inizia a farsi strada: quella più importante, e se vogliamo anche

più gradita ai concorrenti, riguarda il percorso, con il ritorno a Ferrara che prenderà il posto di Bologna, arrivo di tappa negli ultimi due anni. Potrebbero esserci novità anche per quanto concerne la prima tappa: anziché transitare da Verona prima di puntare verso sud, la carovana potrebbe proseguire verso est toccando anche Vicenza e Padova. Una variazione che allungherebbe sensibilmente il chilometraggio del primo giorno di gara.

Per il resto, non sembrano esserci sconvolgimenti all'orizzonte: anche il mercato piloti, sempre d'attualità quando una corsa vale una stagione, sembra attraversare una fase di stanca. Chiusi i giochi all'Alfa Romeo (che schiererà Salvinelli e Gamberini), confermato Canè in BMW, non rimangono altri volanti ufficiali su vetture competitive.

Per gli altri top driver (da Mozzi a Mocerì, senza dimenticare Vesco e Ciravolo) non resta che percorrere la strada dei "privati". ||

Giacomo Agostini e Jochen Mass, su Mercedes-Benz 710 SS del 1930, davanti alla targa del Club Mille Miglia sul Passo della Futa.



Madalina Ghenea, madrina della Mille Miglia 2011, in Piazza della Loggia



Rowan Atkinson, alias Mr Bean, al Passo della Futa con la BMW 328 del Museo di Monaco.



MARIO OMATI E GIOVANNI CORAZZA

MARIO OMATI E GIOVANNI CORAZZA

ATTENTI A QUEI DUE



Giovanni Corazza e Mario Omati, vincitori
della classe 750 Turismo di Serie Speciale
alla Mille Miglia del 1955



Nello scorso numero lo avevamo annunciato: la Freccia Rossa pubblicherà ad ogni uscita le fotografie della carriera sportiva dei "Soci Fondatori", cioè di coloro che sono soci di diritto del Club, avendo portato a termine (si badi, non semplicemente preso parte) almeno un'edizione delle Mille Miglia di velocità, dal 1927 al 1957.

Ciascuno dei Soci Fondatori possiede fotografie e cimeli della propria attività automobilistica: si tratta di un patrimonio di inestimabile valore storico, umano e sportivo, che non deve andare disperso.

L'invito che rivolgiamo a tutti i Soci Fondatori e a chi è in possesso di loro materiale, eredi, parenti e amici, è di seguire l'esempio di Giovanni Corazza e Mario Omati - ai quali le fotografie sono state restituite dopo averle accuratamente scansionate e catalogate - contribuendo alla creazione di un Archivio Storico del Club Mille Miglia.



Mario Omati e Giovanni Corazza, in compagnia di Gerard Forotti, Alfredo Coppelotti ed Enzo Cibaldi, allo stand del Club alla Mille Miglia 2011



Mario Omati e Giovanni Corazza nel 1954.



Un predestinato: Mario Omati ha cominciato pedalando...

UN'AMICIZIA CHE SFIDA IL TEMPO

Per chi frequenta il Club Mille Miglia, il binomio Corazza-Omati/Omati-Corazza, è inscindibile: ad ogni appuntamento, i due amici arrivano in coppia. I due sono compagni d'avventure da una vita, hanno corso insieme e hanno assistito l'un l'altro alle reciproche corse. Mario Omati, attuale Vicepresidente del Club Mille Miglia è nato a Piacenza il 1° febbraio 1927, mentre Giovanni Corazza, che del Club è Consigliere, è nato a Salsomaggiore il 4 agosto 1931.

Nelle pagine che seguono, troverete le fotografie delle loro gare, per le quali non c'è bisogno di spiegazioni: le immagini bastano e avanzano per raccontare di una grande amicizia e di anni straordinari, nei quali per correre ci volevano meno soldi, meno preparazione, ma tanto coraggio e un po' d'incoscienza. Tra le tante gare disputate dai due, il successo più bello fu quello ottenuto insieme, alla Mille Miglia del 1955, dove la coppia di inossidabili amici vinse la classe 750 Turismo di Serie Speciale, con una Fiat 500 C, la popolare "Topolino". **||**



1952: Mario Omati al Trofeo Supercortemaggiore.



1952: Mario Omati alla partenza da Forno del Volante d'Argento.



1953: Giovanni Corazza al Trofeo Supercortemaggiore.



1954: Giovanni Corazza e Mario Omati alla Bobbio-Penice.

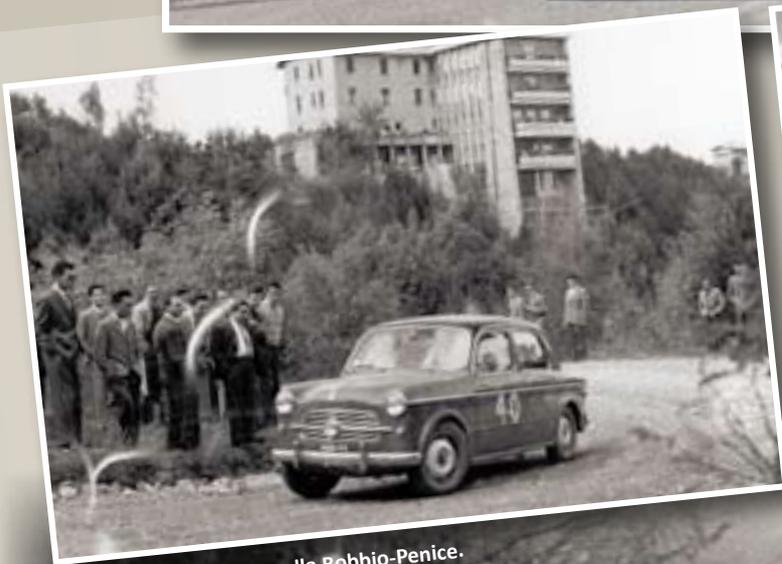


1954: Mario Omati e Giovanni Corazza alla Bologna-Passo Raticosa.

1953: Mario Omati al Trofeo Supercortemaggiore.



MARIO OMATI E GIOVANNI CORAZZA



1953: Mario Omati alla Castell'Arquato-Vernasca.

1954: Giovanni Corazza alla Bobbio-Penice.



1954: Giovanni Corazza alla Sassi-Superga.



1954: Giovanni Corazza alla Bologna-Passo Raticosa.



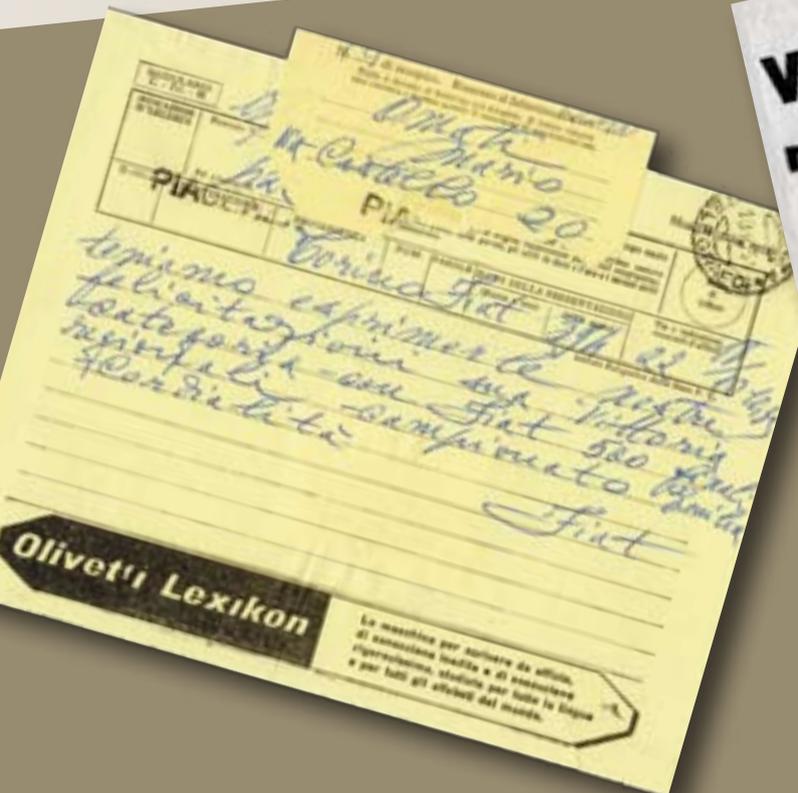
1954: Mario Omati al Circuito del Po.



1954: Mario Omati alla Finale Regionale al Circuito di Modena.



1954: Mario Omati alla Sassi-Superga.



Vittoria di Omati nella Sassi-Superga

Il piacentino si è classificato primo nelle 500 cc. - Cavanna non ha preso il via nel circuito di Brindisi per un guasto meccanico

Lo sport automobilistico piacentino, dopo i brillanti risultati ottenuti domenica scorsa sulla pista di Modena nei campionati regionali, incomincia a farsi onore anche nelle gare più impegnative di importanza nazionale. Mario Omati, classificatosi terzo l'altro primo della Sassi-Superga, nella ottava edizione della Sassi-Superga. Questa manifestazione è una delle più importanti gare di velocità in Italia che si disputano durante l'annata sportiva ed è nota per le difficoltà che presenta nel Km. 4,600 del suo tragitto. Ad essa partecipano ogni anno i migliori della specialità e domenica ad Ammendola su «Ferrari» alla guida di chilometri fuoriclasse strada, ma nessun danno è derivato al pilota. Nella classe serie speciale in cui figuravano ben 24 iscritti, ha preso il via anche il piacentino Mario Omati che, dopo una magnifica gara si è classificato primo, con la sua «Topolino» messa a punto in modo mirabolante dall'accompagnatore-mecanico Biasetti, tra le vetture fino a 500 cc. e sexto assoluto della categoria.

È da notare che le condizioni atmosferiche e della strada erano proibitive per la pioggia e la nebbia. Dopo l'arrivo Omati ha dichiarato di aver sfidato un paio di volte sul fondo sdrucciolato, ma di essere riuscito a non perdere subito in modo da non prendere subito secondi. Ricordiamo che a Modena lo stesso Omati conquistò il titolo regionale per quest'anno non ha in programma, data in stagione, altre gare. Spera tuttavia di fare le cose ancora meglio e con maggiore continuità nella prossima stagione.

Nella classe fino a 1200 cc. ha preso il via pure il parmigiano Giovanni Corazza che, cocorva con una «1100 Fiat Ty» per i colori dell'Automobile Club Piacenza. Avendo girato su se stesso in una curva, egli che fino a quel momento stava facendo registrare il miglior tempo, è stato costretto ad accentrarsi al dell'8° posto su 20 partiti della sua classe.

La sfortuna si è accanita contro Cino Cavanna nella competizione automobilistica di Brindisi, ove si era presentato con la sua nuova vettura Ouzi 500. Dopo aver segnato il miglior tempo della sua categoria, egli era costretto a scendere le prove per difendersi al magnete, e non aveva avuto possibilità di sostituirlo. doveva domenica rinunciare a prendere il via nella gara in cui figurava come uno dei favoriti.



1955: Giovanni Corazza alla Tre Ponti-Castelnuovo.



1955: Giovanni Corazza viene premiato dall'ACI di Parma.



1955: Giovanni Corazza al Trofeo Supercortemaggiore.



1955: Mario Omati alla Castell'Arquato-Vernasca.



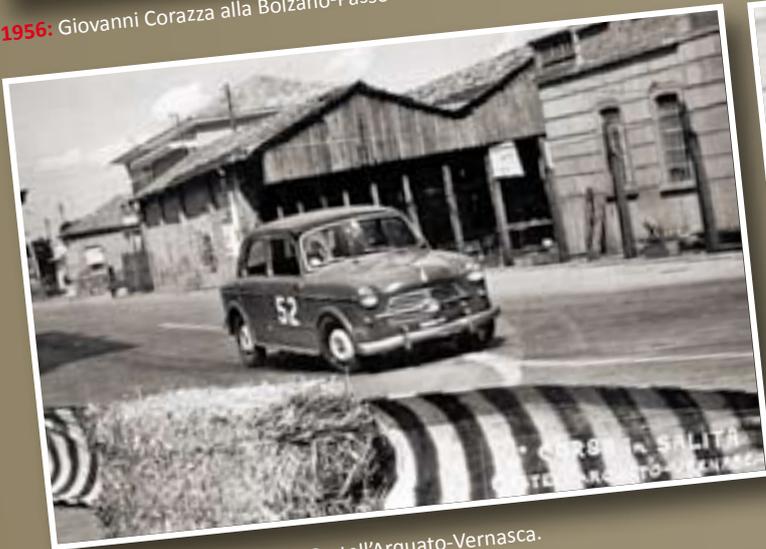
1955: Mario Omati viene premiato dall'ACI di Piacenza.



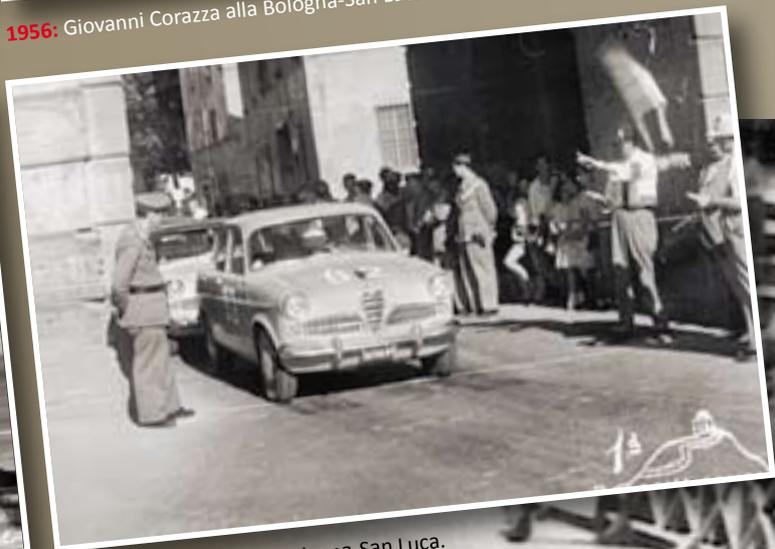
1956: Giovanni Corazza alla Bolzano-Passo Mendola.



1956: Giovanni Corazza alla Bologna-San Luca.



1956: Giovanni Corazza alla Castell'Arquato-Vernasca.



1956: Mario Omati alla Bologna-San Luca.

Il parmense Corazza vince la gara Nicola Cantù segna il miglior tempo

La prova di Sanesi sul "disco volante" - Giacomo Parietti campione provinciale 1955



Il parmense Giovanni Corazza ha vinto la gara di Sanesi sul "disco volante" con un tempo di 12' 45" 00. Nicola Cantù ha segnato il miglior tempo con 12' 30" 00. Giacomo Parietti è il campione provinciale 1955.

La classifica ufficiale della gara

Pos.	Nome	Tempo
1	Nicola Cantù	12' 30" 00
2	Giovanni Corazza	12' 45" 00
3





1955: Mario Omati e Giovanni Corazza alla partenza della Mille Miglia in Viale Venezia.

1955: a un controllo della Mille Miglia, Giovanni Corazza a destra della Topolino.

1955: la Topolino di Corazza e Omati alle verifiche della Mille Miglia in Piazza Vittoria.

Omati-Corazza primi tra le "topolino", Masera-Cardinali e Dosio-Salini si affermano nel gruppo Diesel

Anche Corvi-Favari, Lenti-Rabuffi e Fiorani-Maccarini hanno concluso la gara - Il ritiro di Ferrini-Casali

La gara di Mille Miglia, che si svolgeva dal 1955, ha visto la vittoria di Mario Omati e Giovanni Corazza su una Fiat Topolino. Il secondo classificato è stato il gruppo Diesel, con Masera-Cardinali e Dosio-Salini. La gara è stata molto dura e ha visto il ritiro di Ferrini-Casali. Anche Corvi-Favari, Lenti-Rabuffi e Fiorani-Maccarini hanno concluso la gara.



Omati

Corazza

Masera

Cardinali

Dosio

Salini

Fiorani

Maccarini

Corvi

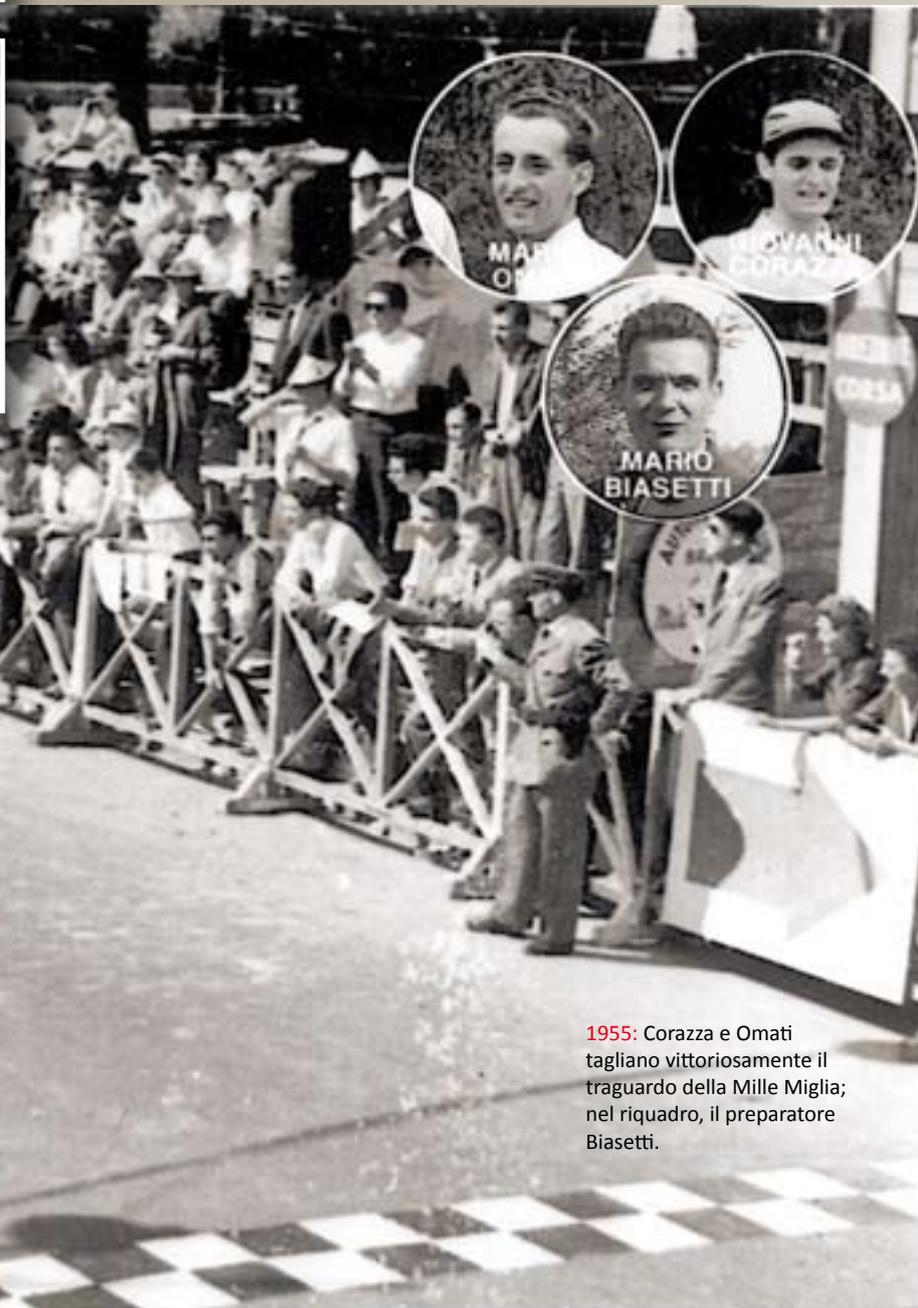
Favari

Lenti

Rabuffi

Ferrini

Casali



1955: Corazza e Omati tagliano vittoriosamente il traguardo della Mille Miglia; nel riquadro, il preparatore Biasetti.

Arrivo XXII Mille Miglia 30/4-1/5 1955 km1597
Cat. Turismo di Serie Speciale 750 c.c.
Sottoclasse Fiat 500 (Topolino) 1° classificato alla media di km 94.368
Trofeo Nuvolari (Cr-Bs) 1° classificato alla media di km 116.52



1956: Giovanni Corazza al Trofeo Supercortemaggiore.



1956: Mario Omati alla Pontedecimo-Giovi.



1956: Giovanni Corazza alla Compiano-Vetto d'Enza.



1958: Mario Omati alla Varese-Campo dei Fiori.



MARIO OMATI E GIOVANNI CORAZZA



1958: Mario Omati alla Pontedecimo-Giovi.



1960: Mario Omati alla Stallavena-Boscochiesanuova.



1960: Mario Omati alla Trento-Bondone.



6° MEMORIAL NICOLA BUSSENI 4° RALLY 1000 MIGLIA STORICO



L'ACI Brescia, proprietario del marchio Mille Miglia e dal 1977 organizzatore del Rally 1000 Miglia valido per il Campionato Europeo, ha affidato all'Oldtimer Heritage Club, in collaborazione con l'Associazione Nicola Bussemi e il Club 1000 Miglia, l'incarico di organizzare il Rally 1000 Miglia Storico, valido per il Campionato Italiano Rally Autostoriche, e il Memorial Nicola Bussemi: "Nick piede di piombo", oltre ad essersi aggiudicato quattro edizioni del Rally 1000 Miglia, è considerato il più grande talento rallistico bresciano di tutti i tempi. Pur in periodo di ferie, il 29/30 luglio, e con un clima che rendeva arduo indossare casco e tuta regolamentare nell'infuocato abitacolo di un'auto da rally, la quarta edizione della corsa bresciana ha stabilito il record di partecipazione, con 123 equipaggi che hanno preso parte alle tre manifestazioni in programma: 78 sono stati i partecipanti al rally valido per il Campionato Italiano,



La famosa Porsche 911 di Nicola Bussemi, portata in gara dal fratello e dalla figlia del compianto Nick.

24 i concorrenti al 6° Memorial Nick Bussemi - disputato con la formula della Regolarità Sport - e 21 i gentlemen drivers che, senza rilevamento dei tempi, hanno percorso le prove speciali al volante delle magnifiche vetture della categoria All Stars. A rendere irrinunciabile la versione storica del "1000 Miglia" sono l'atmosfera di Piazza della Vittoria, sede di partenza e arrivo del rally, e il fascino delle "Pertiche" e delle altre P.S., teatro di indimenticabili sfide negli oltre trentacinque anni di storia del rally, prima fra tutte la "Muratello": proprio come una volta, qui si è corso di sera, accolti dal tifo dei due muri di folla. La strada che da Nave sale alla Maddalena era un palcoscenico dapprima silenzioso e avvolto dal buio, che veniva d'improvviso squarciato prima dall'urlo dei motori a scarico completamente aperto, poi dal fascio dei fari supplementari delle vetture in gara e infine dal boato da stadio delle migliaia di spettatori assiepati sui tornanti. Quest'anno, tutto è stato come allora, con migliaia di persone ad applaudire le Lancia Stratos e 037, le Porsche 911 o le piccole Mini e A112 Abarth. Dopo il ritiro, nella prima P.S., dei capofila del Campionato - i siciliani Savioli-Failla - a vincere sono stati i valtelinesi Lucio Da Zanche e Romano Belfiore.

Il Memorial Bussemi è stato vinto da Lorenzo Franzoso e Roberta Barbieri su A112 Abarth.

TROFEO LUMEZZANE COPPA D'ORO AVIS - COPPA PAM - 2011

Anno dopo anno, il Trofeo Lumezzane ha confermato la fama derivata dalle tredici edizioni disputate dal 1954 al 1967. Dal 2001, la rievocazione di regolarità, valida per il Campionato Italiano, si è affermata tra le gare più tecniche e competitive della specialità: «Ogni anno stabiliamo un nuovo record di partecipanti; quest'anno gli iscritti sono stati più di centosessanta, tra i quali diciannove top-driver» ha commentato Gianpiero Bleussi.

Il Trofeo, organizzato dall'Associazione Culturale LumeEventi, presieduta da Elio Pasetti porta la denominazione di "Coppa Pam", in memoria del campione lumezzanese Marsilio Pasotti. L'undicesima edizione, valida pure per la Coppa Csa con



Alfa Romeo 6C 1500 GS. L'equipaggio Salvinelli-Lanati del Museo Alfa Romeo.



Alfa Romeo GT 1300. Il pediatra siciliano Giovanni Mocerì, navigato dal giornalista bresciano Daniele Bonetti, ha dominato la gara con la strepitosa media di 2,7 centesimi.

coefficiente 1,5, si è tenuta domenica 11 settembre con partenza e arrivo in Piazza Portegaia a Lumezzane S. Apollonio. Punto di forza del Trofeo è da sempre il percorso di circa 230 km, disegnato da Sandro Ghidini, alla scoperta del territorio bresciano: quest'anno, in onore del 150° dell'Unità d'Italia, il tracciato è stato modificato per raggiungere i luoghi delle epiche battaglie di Solferino e San Martino. Come da regolamento CSAI, la gara ha chiuso con due classifiche: il Trofeo Lumezzane è assegnato al vincitore della classifica "Top Car", stilata applicando coefficienti d'età alle vetture, mentre la classifica generale, valida per il Campionato, teneva conto solo delle penalità. In entrambi i casi ha vinto un'Alfa Romeo: la 6C 1500 GS del 1928 di Salvinelli-Lanati e la GT 1300 Junior del 1967 di Giovanni Mocerì, navigato dal nostro socio Daniele Bonetti. Le classifiche complete sono disponibili su www.trofeolumezzane.it.

SESSANTANOVE ANNI ORSONO LA SCOMPARSA L'INDIMENTICABILE FRANCO MAZZOTTI



FRANCO MAZZOTTI



Franco Mazzotti e Aymo Maggi nel 1929

A sessantanove anni di distanza dalla sua scomparsa, avvenuta il 14 novembre 1942, Franco Mazzotti vive nel ricordo di molti, in primo luogo tra i soci del Club che nel 1949 gli fu intestato.

Anche il presidente dell'Automobile Club di Brescia, Aldo Bonomi, ha voluto ricordare l'insigne figura del Conte Franco Mazzotti, ideatore, fondatore e primo finanziatore della Mille Miglia, con una nota diffusa nel giorno della ricorrenza. Nato a Chiari la notte di S. Silvestro del 1904, il Conte Franco Mazzotti Biancinelli fu presidente dell'Automobile Club di Brescia, dal 1927 al 1940, il primo a ricoprire tale incarico e il solo ad essere eletto all'età di neppure 23 anni. Appassionato di tutti gli sport a motore, Franco

Mazzotti partecipò a diverse Mille Miglia, giungendo secondo assoluto nel 1928, in compagnia di Archimede Rosa su una O.M. 665 S MM.

Ancora oggi, "Kino" Mazzotti detiene il record della gara "Pavia-Venezia" sul fiume Po, stabilito nel 1930 su una minuscola imbarcazione con il fondo piatto, munita di motore con elica di tipo aeronautico, fuori dall'acqua. Il propulsore della sua barca, battezzata "Mille Miglia", era costruito dall'Isotta Fraschini, la celebre Casa automobilistica di proprietà del padre.

Provetto aviatore, compì più volte il periplo dell'Africa e tentò vari record tra Europa e America. La sua passione per il volo lo indusse ad arruolarsi in aeronautica.

Il 14 novembre 1942, nel corso di un'operazione di guerra sul cielo del Canale di Sicilia, il cargo pilotato da Franco Mazzotti fu abbattuto; nessuna traccia né del velivolo, né degli occupanti fu mai più rintracciata.

Il 2 giugno 1976, Festa della Repubblica Italiana, nel corso di una cerimonia tenutasi all'aeroporto di Villafranca, il Presidente della Repubblica assegnava alla memoria di Franco Mazzotti la Medaglia d'Argento al valore aeronautico. Nel dedicargli la prima edizione della Mille Miglia senza di lui, nel

1947, gli amici sopravvissuti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini, scrissero: «*La Mille Miglia è tornata alla vita e colui che la volle non c'è più. Ma il nome di Franco Mazzotti rimarrà nel tempo, perché gli uomini della sua tempra non possono morire.*»

Dal 1947 al 1957, anno dell'ultima edizione, la "corsa più bella del mondo" prese il nome di "Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti".

Dal 2009, il nostro Club ha ripreso questo ultimo nome, organizzando la Coppa Franco Mazzotti sul percorso del Gran Premio Brescia del 1940, l'ultima edizione della Mille Miglia con "Kino" presidente.



Renzo Castagneto e Franco Mazzotti in Piazza della Vittoria nel 1937



GINO VALENZANO

UOMO CORAGGIOSO, PILOTA DI RANGO

ADDIO AL GRANDE GINO VALENZANO

INESORABILE, IL TEMPO CI HA PORTATO VIA UNO DEGLI ULTIMI PROTAGONISTI DELL'AUTOMOBILISMO ROMANTICO ED EROICO, QUELLO DEI GENTILUOMINI CHE COMPIVANO GRANDI IMPRESE.

Il 28 maggio è scomparso Luigi Valenzano, per tutti Gino, specialista delle gare di durata tra la fine degli anni '40 e la metà dei '50, pilota di Abarth, Lancia e Maserati. L'ultima volta che l'avevamo incontrato, lo scorso novembre alla visita del Centro Storico Fiat del Club Mille Miglia, era parso come sempre arguto, pronto a raccontare con lucida memoria alcuni aneddoti delle sue corse.

Nato ad Asti nel 1920, ebbe una gioventù agiata; al Liceo d'Azeglio di Torino fu compagno di classe di

Gianni Agnelli e conobbe Gianni Lancia, di qualche anno più giovane, figlio di Vincenzo.

Da quando fu costretto a lasciare l'Accademia dell'Aeronautica di Caserta, causa la morte improvvisa del padre, la vita di Gino Valenzano assunse una piega drammatica e avventurosa.

L'8 settembre del 1943, la

parentela con il Maresciallo Pietro Badoglio, del quale era pronipote, gli costò la persecuzione da parte dei fascisti: da ufficiale di un esercito che non esiste più, insieme al fratello Piero, Gino tentò di passare le linee per rifugiarsi a Roma. Traditi da un sedicente ufficiale tedesco, che si rivela essere solo un cameriere, i due Valenzano furono arrestati dalle SS.

Detenuti in via Tasso e a Regina Coeli, il 5 gennaio 1944 i fratelli vengono inseriti nel trasporto che, dopo una sosta a Dachau, il giorno 13 giunge al campo di Mauthausen

Qui Gino fu classificato come deportato politico e ricevette il numero di matricola 42216, dichiarandosi autista. In seguito, fu trasferito nel sottocampo di Schwechat e poi di nuovo a Mauthausen.

Il 5 maggio del 1945 (data alla quale Gino festeggerà in seguito il suo compleanno, perché rinato a nuova vita), i Valenzano furono liberati dagli americani.

Quando celebrò i suoi 90 anni, la festa ebbe luogo proprio il fatidico 5 maggio e non il 24 aprile.



Gino Valenzano nel novembre 2010.



Valenzano con la Maserati.

La carriera di pilota iniziò poco dopo, con una piccola monoposto; in seguito, Gino Valenzano vinse molte gare in salita con una monoposto con motore motociclistico BMW 750, affidatagli da Enrico Nardi. Questi successi gli valsero la chiamata all'Abarth, come pilota ufficiale.

Il salto di qualità avvenne grazie al vecchio compagno di scuola, Gianni Lancia, che lo ingaggiò per correre con le Aurelia B20 e poi con le D20 e le D24.

In quegli anni, la Lancia era all'apice del successo, con una squadra corse che comprendeva campioni come Ascari, Villorosi, Castellotti, Fangio, Bonetto, Taruffi, Musso. Insieme con loro, Valenzano prese parte a gare come la Mille Miglia, la "12 ore di Sebring", Targa Florio e "24 Ore di Le Mans".

Dopo il ritiro della Lancia dalle corse, Valenzano passò alla Maserati; proprio con un'auto del Tridente, Gino prese parte alla 24 ore francese nel 1955, assistendo al terribile incidente della Mercedes di Levegh, schiantatasi sulla folla. Quell'odore di "carne bruciata", gli richiamò alla mente il periodo di prigionia, spingendolo anni dopo a scrivere "Combustibile Uomo". Poche settimane dopo, il dieci di luglio, il fratello Piero morì nel rogo della propria auto al Passo Falzarego, durante la Coppa d'Oro delle Dolomiti.

Gino partì poco dopo il fratello, non accorgendosi del dramma: saputo a un rifornimento, decise immediatamente di ritirarsi dalle corse.

Per molti anni, Valenzano si è poi dedicato all'altra sua passione, il cinema, distribuendo films e gestendo sale cinematografiche.

Gli amici, i Soci del Club e gli ammiratori lo ricorderanno per i tratti da autentico gentleman e l'enorme spessore umano, frutto di una vita piena e avventurosa. ■■



Alla Mille Miglia del 1954, con la Lancia D24 spider Pinin Farina.



SCOMPARSO GIUSEPPE CATTIVELLI "CATI", IL MAESTRO DELLE INGLESÌ

di Paolo Mazzetti

SE STATE LEGGENDO QUESTA RIVISTA, IN PARTE LO DOVETE ANCHE A GIUSEPPE CATTIVELLI, CLASSE 1926, CHE VEDETE RITRATTO IN QUESTA FOTO. IL MOTIVO È CHE FU LUI AD APPASSIONARE CHI SCRIVE ALLE AUTO D'EPOCA, CIRCA TRENT'ANNI ORSONO, NELLA SUA OFFICINA DI VIA APOLLONIO, CHE AVEVA APERTO DOPO ESSERE STATO CAPO MECCANICO ALLA CONCESSIONARIA AUSTIN, INNOCENTI E TRIUMPH CHE SI TROVAVA NELLA STESSA VIA.

Qualche tempo dopo, credo nel 1984, aveva trasferito l'officina in Piazzale Tebaldo Brusato, di fronte ai Carabinieri.

Qui gli appassionati di auto d'epoca di quegli anni passarono tutti, in particolare i proprietari di vetture inglesi.

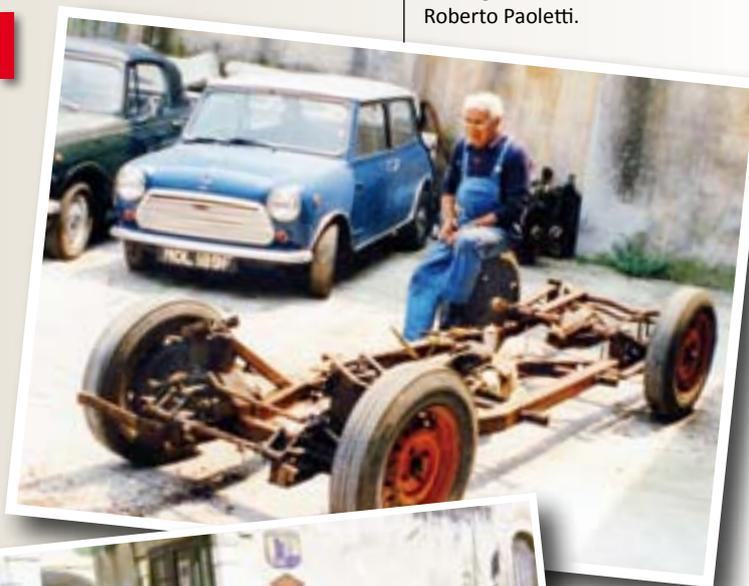
Il "Cati", come tutti lo chiamavano, pensò allora di costituire un Club riservato alle macchine d'oltremania, tenuto conto che - all'epoca - per le auto storiche non c'era molta attività e pochi sodalizi. L'unico club era il MW Veteran Car Club e la Mille Miglia era agli inizi.

La sua proposta fu raccolta con entusiasmo da tanti amici: tra questi, c'erano anche Maurizio Annibaletto, Giovanni e Marco Astori, Francesco Chiolo, Francesco e Gianni Curone, Giorgio Fraccaroli, Franco Franchini, Alessandro Manzoni, Flaminio Valseriati e molti altri che mi perdoneranno se non li cito. Tra i soci più attivi, oltre a chi scrive, c'erano anche alcune persone che - dopo decenni di amicizia - si ritrovano oggi nel Club Mille Miglia: Max Bontempi, Dino Brunori, Mauro Giansante, Roberto Paoletti e Silvestro Specchia.

Nacque così l'English Car Club, del quale Bepi "Cati" Cattivelli fu il Segretario. L'officina di Piazzale Tebaldo Brusato divenne il punto di ritrovo degli appassionati e di noi allora giovani "fancazzisti"; Il "Cati", per quanto burbero e irascibile, era

Dall'alto:
Giuseppe "Cati" Cattivelli
con il telaio di una TR2

1988, Piazza Tebaldo Brusato:
Marco Astori pronto a partire
per uno dei tanti "Open
Meeting" dell'English Car Club.
Con il giubbino azzurro, c'è
Roberto Paoletti.



l'arguto collante di noi giovani: lo zio esperto che ci ha insegnato a conoscere le auto d'epoca. Da abile meccanico qual'era, gli chiedevamo di seguirci nelle gare e nei viaggi in Inghilterra, con il pretesto di acquistare pezzi di ricambio.

Quando decise di chiudere e ritirarsi nella sua casa di Idro, dove ogni tanto ci cucinava strepitosi spiedi, il Club si spense.

Troppi gli aneddoti della nostra amicizia per riportarne qualcuno; lo ricordiamo con due epitaffi che ci hanno commosso.

Dopo la sua scomparsa, lo scorso 21 luglio, Dino Brunori ha scritto: «Nel garage del Paradiso le Triumph, le MG, le Jaguar erano ferme da tempo. Allora si sono ricordati di un bravo meccanico ed hanno deciso di chiamarlo subito».

Questo il ricordo suo figlio Claudio, stimato ingegnere: «Una vita tutta "a modo suo", orgogliosa, senza fronzoli e con tanto genuino buon senso che non andrà perduto. Difficile non amarlo, impossibile dimenticarlo».

Ciao "grande Cati", e grazie di tutto dai ragazzi dell'English Car Club. ||

1991, Autojumble a Beaulieu,
Inghilterra: Paolo Mazzetti,
"Cati" e Silver Specchia.





COPPA FRANCO MAZZOTTI 2012

PRESENTATA A PADOVA LA QUARTA EDIZIONE

COPPA FRANCO MAZZOTTI

9 giugno 2012

La prossima edizione della Coppa Mazzotti è stata presentata alla Fiera di Padova, al salone "Auto e Moto d'Epoca", nel mese di ottobre.

Grazie alla disponibilità dell'Automobile Club di Brescia, che ci ha ceduto una porzione dello stand allestito per presentare la Coppa delle Alpi, il Club ha potuto distribuire circa duemila programmi della Coppa Franco Mazzotti e far conoscere la propria attività.

Nello stand allestito a fianco di quello di ACI Italia, era esposta una magnifica Alfa Romeo 6C 1750 SS, messa cortesemente a disposizione da Colpani Motori.

La bella vettura, ammiratissima, mostrava una carrozzeria particolare, essendo stata per molti anni in servizio presso i Vigli del Fuoco di Aosta.

Molti sono stati i soci e gli amici che hanno visitato lo stand, accolti da Gianpiero Belussi e Paolo Mazzetti. ■■

Marina Bergomi e Camilla Migliorati hanno accolto con grazia i visitatori dello Stand ACI Brescia e del Club Mille Miglia.



Un percorso che alterna scenari naturali mozzafiato a località alpine dal fascino senza uguali, un'ospitalità calda e raffinata alla scoperta di sapori e tradizioni dell'arco alpino tra Italia, Svizzera e Austria; vetture blasonate e un clima di sana rivalità agonistica e cavalleresca amicizia: tutto contribuirà a rendere unica l'atmosfera della Coppa delle Alpi 2012, ideata per far rivivere lo spirito dei rally degli anni più epici e gloriosi dell'automobilismo sportivo. A volere la rievocazione di questa celeberrima competizione è stato un gruppo di appassionati amici, con in testa il Presidente del Comitato Organizzatore, Gianpiero Belussi, e quello dell'Automobile Club di Brescia, Aldo Bonomi. La Coppa delle Alpi 2012 sarà una gara di regolarità classica, sotto l'egida di CSAI e FIA, di circa 575 km, da disputare in tre tappe, con settanta prove cronometrate. Come nella miglior tradizione delle competizioni invernali, molte prove saranno disputate sul ghiaccio vivo e su fondo innevato. I vincitori di alcune di queste avranno in premio l'iscrizione gratuita alla Mille Miglia 2012. Ecco cosa ha dichiarato Gianpiero Belussi, il Consigliere del Club Mille Miglia che presiede il Comitato Organizzatore: *«Esclusiva e internazionale: abbiamo utilizzato questi due aggettivi per descrivere l'edizione del 2012 della Coppa delle Alpi non tanto per smanie di snobismo, quanto*





LA SFIDA DELL'ACI BRESCIA

COPPA DELLE ALPI 2012

per sottolineare che la gara organizzata dall'Automobile Club di Brescia, in collaborazione con la Regione Lombardia e la Provincia di Brescia, sarà tra le poche che si disputeranno valicando i confini di tre Paesi e che sarà riservata ad appassionati autentici, con il gusto delle competizioni più selettive e coinvolgenti. Agli equipaggi che vorranno condividere questa nostra sfida garantiamo un tracciato che alterna scenari naturali mozzafiato a località alpine dal fascino senza uguali, oltre a un'accoglienza calda e raffinata, alla scoperta di sapori e tradizioni dell'arco alpino

tra Italia, Svizzera e Austria; dalla Valle Camonica al Canton Grigioni e al Tirolo e Sud-Tirolo, i concorrenti gusteranno il meglio dell'ospitalità e delle specialità locali. Il tutto tra una prova cronometrata sul ghiaccio e una sulla neve, al volante di vetture d'epoca di alto lignaggio, costruite fino al 1971. Le iscrizioni, già aperte, chiuderanno il 12 gennaio: tra queste, privilegeremo le vetture di elevato interesse sportivo e collezionistico. Particolari riconoscimenti saranno attribuiti ai più sportivi e ardimentosi equipaggi: coloro che vorranno prendere il via con vetture sportive anteguerra aperte o con

i modelli Sport biposto degli anni '50, le mitiche barchette». Fanno parte del Comitato Organizzatore altri due Consiglieri del Club, Roberto Gaburri e Valerio Marinelli, che è stato nominato Segretario Generale della Coppa delle Alpi. La parte sportiva del tracciato, con le Prove Cronometrate, sarà curata dal Segretario del Club Mille Miglia, Paolo Mazzetti. Una gara che ci vede quindi coinvolti; a tutti non possiamo che rivolgere l'ormai classico invito: preparate antigelo, fari supplementari, gomme chiodate, e soprattutto ... sfoderate il "manico"; la "sfida in alta quota" vi attende. ||

Programma completo e informazioni si trovano su www.coppadellealpi.com.

Angelo Centola,
direttore dell'Automobile Club Brescia



I nostri soci Valerio Marinelli e Pierdante Armenio alla Coppa delle Alpi 2011



SCUDERIA BRESCIA CORSE CENTO E NON DI PIÙ

**ANCHE SU QUESTO NUMERO,
LA FRECCIA ROSSA OSPITA LE "NEWS"
DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE.**

La collaborazione tra il nostro Club e la Scuderia si è intensificata, complice il fatto che i due sodalizi condividono ben trentacinque soci, a cominciare da Ugo Gussalli Beretta, Presidente della Brescia Corse e da entrambi i Segretari.

Questa sportiva amicizia ha portato a organizzare insieme le rispettive gare sociali, all'autodromo di Franciacorta, lo scorso 22 ottobre.

I risultati, e un'abbondante cronaca fotografica, saranno pubblicati sulla prossima Freccia Rossa, dopo che saranno state effettuate le premiazioni di fine anno, celebrate come al solito con l'ottimo spiedo allo "Sparviere".

Nel frattempo, nelle prossime pagine vi proponiamo una carrellata di immagini di alcuni dei cento soci della Scuderia (numero massimo deliberato dal Consiglio Direttivo) impegnati in varie gare.

Da notare che, oltre alla classica regolarità, alcuni soci della Scuderia stanno correndo nella velocità, come Patrizia Sbardolini, Bruno Ferrari e Giorgio Taglietti. ||



Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti, con la Daytona, si sono classificati al secondo posto del "Ferrari Tribute to Mille Miglia"



Osvaldo Peli e Simone Reboldi, FIAT 508 S Coppa D'Oro 1934, alla Mille Miglia



Ennio Tosi e Luigino Ghidini, SIATA Daina GS 1952, alla Mille Miglia



Ferarri-Ferrari e Foresti-Foresti, con le Bugatti Type 37, a Castel Sant'Angelo, alla Mille Miglia

A destra: Marco ed Elisa Becchetti, Healey Silverstone 1950, alla Mille Miglia



RITORNO ALLE ORIGINI

Nei suoi diciotto anni di vita, essendo stata fondata nel 1993, la Scuderia ha cambiato un discreto numero di soci. Qualcuno dei più recenti, sentendo parlare dei primi - pioneristici - anni ha avvertito un poco di nostalgia. È il caso di Osvaldo Peli, uno dei migliori (sportivamente parlando) tra i nuovi acquisti della Scuderia.

Osvaldo, che con la sua Balilla Sport prende parte a numerose gare, ha stuzzicato qualche vecchio socio, che magari ha rallentato l'attività sportiva: «Come accadeva nei primi tempi della Scuderia, mi piacerebbe che la partecipazione dei soci alle gare fosse organizzata in comune. Sarebbe anche piacevole allenarsi insieme, magari trovandosi per una pizza qualche sera».

Ciò che Peli propone è di poter "fare squadra", socializzando maggiormente tra i soci, prima e durante le gare.

La sua proposta pare piacere a molti: con l'inizio della prossima stagione di gare, i soci della Scuderia avranno uno stimolo in più per prepararsi alle gare.



Vincenzo Bricchetti e Guido Arcangeli, FIAT 1100 S 1951, alla Mille Miglia



Dall'alto:
Padre e figlio Piardi, Lagonda M45
1934, al Gran Premio Nuvolari

L'Ermini 1100 Sport di Mauro
Giansante e Dario Bernini,
carrozata da Bertone nel 1946, fu
affidata dalla Scuderia Milan, per
quattro gare, a Tazio Nuvolari.



Rizzinelli-Lamberti, "Club Giovani Pelati", Jaguar XK 120 1950, al Gran Premio Nuvolari



Roberto e Luigia Gaburri,
O.M. 665 TT Superba 1928,
al Gran Premio Nuvolari

A tutti Voi

La Scuderia Brescia Corse:

ACCERENZI VALERIO
AIME FRANCO
ALBUZZA MASSIMILIANO
APPODIA MARINO
ARCANGELI GUIDO
BAROZZI ENNIO
BARZIZA MONICA
BECCHETTI MARCO
BECCHETTI SIMONE
BELUSSI GIANPIETRO
BENETTI DONATO
BERTOLA ERNESTO
BERTOLI SANDRO
BETTINSOLI MASSIMO
BIGONI CRISTIAN
BOCELLI VALERIO
BONI FRANCA
BONOMI ALDO
BONOMI MARIO
BONOMI MARTA
BONOMI TARCISIO
BONTEMPI MASSIMILIANO
BRICCHETTI VINCENZO
BRUNORI DINO

CAPPONI CLAUDIO
CARRARA ROBERTO
CHERUBINI CRISTIANA
CHERUBINI GIUSEPPE
CIBALDI ENZO
COLOSIO ANGELO
COLPANI MATTIA
COLPANI MAURIZIO
COMINOTTI EZIO
CONSOLI ENRICO
DELL'AGLIO SILVIO
FEDERICI PIERNARCISO
FERRARI BRUNO
FORESTI GUIDO
FRAGNI MARCO
GABURRI MARIA
GABURRI ROBERTO
GANDOLFI FLAVIO
GATTA MARCO
GIAMBARDA DORIANO
GIANSANTE MAURO
GIOVANELLI CESARE
GIULIANI GIANLUCA
GNUTTI MARCO EVANGELISTA
GNUTTI RENATO

GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE
GUSSALLI BERETTA FRANCO
GUSSALLI BERETTA UGO
MAFFEZZOLI ALESSANDRO
MAGIONAMI ELENA
MARINELLI VALERIO
MARINELLI STEFANO
MAZZETTI PAOLO
MAZZOLDI PAOLO
MEDEGHINI ARTURO
MEDEGHINI SEVERINO
MINERVA GIUSEPPE
MILANI PIERGIULIO
MIOLLO ANDREA
NESSI FERRUCCIO
OGNIBENE GIANPIERO
OLIVINI GIULIO
PAOLETTI ROBERTO
PASINI EZIO
PASOTTI MARIA VITTORIA
PELI OSVALDO
PERLETTI EZIO
PIARDI EZIO
PICCINELLI EUGENIO
PONTIROLI ANGELO
PONZONI GIULIANO

RAMPONI GIULIO
RAMPONI ORESTE
RANGHETTI MAURIZIO
REBUFFONI ANTONELLA
REVERBERI VITTORIO
RIZZINELLI FABIO
RIZZO GIANCARLO
ROTA GUIDO
SALVINELLI FABIO
SBALZER MASSIMILIANO
SBARDOLINI PATRIZIA
SCALVENZI GIUSEPPE
SCHIFFER DAVIDE
SCIO ENRICO
SEDDIO CLAUDIO
SIMONELLI ANGELO
SMORTO ANTONIO
TAGLIETTI GIORGIO
TOMASONI MARIO
TOSI ENNIO
UBERTI GIOVANNI
VALSERIATI FLAMINIO
VINCOLI ARMANDO
VOLPI ALBERTO
ZAPPA SERGIO
ZOLI LUIGI



BAROZZI



ETIQUETA NEGRA
POLO & SPORTSWEAR

BERETTA

Grazie



SCUDERIA BRESCIA CORSE
www.scuderiabresciacorse.it



BAROZZI

LE ALTRE NOSTRE PASSIONI CRONOGRAFI DA COMPETIZIONE



Ennio Barozzi, con i suoi figli Manuel e Samuel, posa con la sua Giannini 500, identica a quella con la quale correva per la Scuderia Brescia Corse negli anni '70.

LA MAGGIOR PARTE DEGLI APPASSIONATI DI AUTOMOBILI CLASSICHE AMA PURE GLI OROLOGI DA POLSO DI CLASSE, MEGLIO ANCORA SE CRONOGRAFI SPORTIVI. DA QUESTO NUMERO, AD OGNI USCITA DELLA FRECCIA ROSSA, DEDICHEREMO UNO SPAZIO AD UN OROLOGIO LEGATO ALL'AUTOMOBILISMO, DEDICATO A UNA CORSA O A UNA CASA. A CURARE QUESTE PAGINE SARÀ UNO DEI MASSIMI ESPERTI DEL SETTORE, ENNIO BAROZZI, RECENTEMENTE AMMESSO COME NUOVO SOCIO DEL CLUB MILLE MIGLIA.

TAG HEUER MONACO

40 ANNI
DI LEGGENDA

di Ennio Barozzi

Il primo orologio che voglio presentarvi è il TAG Heuer Monaco, l'icona quadrata che ha catturato lo spirito di un'era. Dopo il suo debutto in scena, al polso di Steve McQueen nel film degli anni '70, *"Le Mans"*, ha cambiato per sempre l'immagine dell'orologeria sportiva di prestigio. Oggi, all'alba del suo quarantesimo compleanno il "Monaco" continua a dettare tendenza e rimane all'avanguardia.

Lanciato simultaneamente sul mercato a Ginevra e New York il 3 marzo del 1969, il Monaco ha sorpreso il mondo dell'orologeria come una tempesta. Il look dichiaratamente provocatorio di quest'orologio, con la sua lancetta cronografica rosso fuoco, il quadrante blu metallico sormontato dallo spesso vetro plexi e la sua grande cassa quadrata, rappresentano una rottura totale nei confronti dei codici tradizionali dell'estetica del design dell'orologeria. Ma quello che batteva dentro di lui era ancora più rivoluzionario: il famoso Chronomatic "Calibre 11", il primo movimento cronografico meccanico a carica automatica dotato di microrotore, talmente preciso da poter sfidare gli standard richiesti agli odierni strumenti di cronometraggio professionali. Per il film *Le Mans*, l'ispiratore di

Steve McQueen fu l'amico pilota Jo Siffert, la leggenda svizzera delle corse automobilistiche, che nel 1969 fu il primo pilota di tutti i tempi ad essere sponsorizzato da un marchio di orologi: Heuer.

Il TAG Heuer Monaco, appena presentato, impressionò talmente Steve McQueen da volerlo indossare durante le riprese del film. Il "Monaco" divenne l'orologio preferito nel mondo delle corse e nel mondo della moda. Riproposto nel 1998 in un'esclusiva edizione limitata di 5.000 unità al mondo, fu completamente ridisegnato nel 2003.

Per celebrare il quarantesimo anniversario del Monaco, TAG Heuer ha presentato una nuova collezione di cronografi classici dotati del 'Calibre 12', un movimento meccanico a carica automatica TAG Heuer.

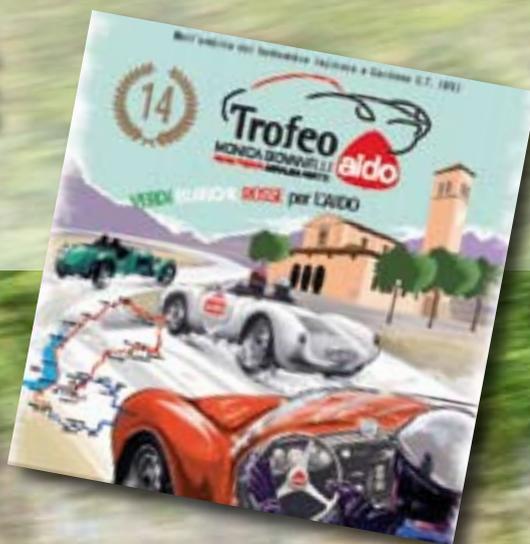
Ispirati direttamente al design originale, questi cronografi sono dotati, per la prima volta, di un vetro zaffiro ed di un fondello a vista che lascia intravedere il battere del meccanismo. Riconoscibile all'istante, spesso copiato, mai eguagliato, il "McQueen Monaco" (Modello 1133B) è uno dei pezzi più ambiti nel mercato internazionale del vintage, mentre i nuovi modelli continuano a far sognare gli appassionati di automobilismo sportivo. ||





QUATTORDICESIMO TROFEO AIDO

I TRE COLORI DI UN IDEALE BENEFICO



Valerio Marinelli e
Claudio Gnutti, Porsche
356 1500 Speedster 1955

LA QUATTORDICESIMA EDIZIONE DEL TROFEO AIDO, VALIDO PER IL MEMORIAL MONICA GIOVANELLI E IL PREMIO ANNALISA GNUTTI, IN ABBINAMENTO CON IL GRAN PREMIO NUVOLARI, È STATO DISPUTATO IL 24 E 25 SETTEMBRE, CON UN'INEDITA FORMULA CHE PREVEDEVA SOLO AUTOMOBILI NEI COLORI DELLA BANDIERA ITALIANA

Diffusione degli ideali, beneficenza, scoperta delle strade più belle e meno conosciute, cucina tipica di alto livello e tanti omaggi per i partecipanti: questa è la ricetta con la quale, da quattordici anni, viene preparato il Trofeo AIDO, la prima gara per auto d'epoca organizzata da un sodalizio benefico, allo scopo di promuovere gli ideali della donazione degli organi. Solo un ingrediente cambia ogni anno: le automobili partecipanti. Quest'anno, in onore del 150° Anniversario dell'Unità d'Italia, sono state accettate solo vetture, costruite fino al 1961, di colore verde, bianco o rosso, con l'eccezione di alcune azzurre, l'altro colore nazionale. »



Altra peculiarità del Trofeo Aido, in contrasto con gli atteggiamenti antisportivi, è che nessuno potrà fare reclami.

Dino Brunori, socio del Club Mille Miglia e responsabile dell'organizzazione, spiega: «A tutti i concorrenti piace la parte sportiva ma, al Trofeo AIDO, le prove potrebbero anche non esserci; noi organizziamo la corsa, e molti vi partecipano, solo perché riteniamo che questo sia il modo migliore per diffondere gli ideali della donazione e raccogliere fondi per sostenere diverse iniziative umanitarie».

La partecipazione è stata del tutto gratuita: «Ciascuno dei novanta concorrenti ha donato ciò che voleva - continua Brunori - in assoluta libertà. Per questo ci è spiaciuto tantissimo rifiutare una trentina di richieste d'iscrizione, ma per la nostra struttura questo è il numero ideale da gestire».

Il programma prevedeva le verifiche sabato 24 settembre (o il mattino dopo per i ritardatari); domenica 25, come da tradizione, la partenza è avvenuta dall'Oratorio di Gardone V.T.: mossiere d'eccezione è stato Enzo Iacchetti, sempre

sensibile ai temi dell'AIDO. L'arrivo si è tenuto a Sarezzo, dopo 220 km, 25 prove cronometrate e sosta pranzo all'azienda agricola Lo Sparviere, ospiti del Presidente della Scuderia Brescia Corse, Ugo Gussalli Beretta.

Per la cronaca, la vittoria è andata ad Andrea Vesco e Andrea Guerini, su Fiat 508 Sport, seguiti da Ezio e Francesca Salviato (Lancia Aprilia 1939) e da Michele Cibaldi e Andrea Costa (Gilco-Mariani 1100 Sport del 1948). Con il tipico spiedo bresciano, offerto alle premiazioni, i due Andrea valtrumplini, Vesco e Guerini, hanno festeggiato un secondo premio: il Trofeo Annalisa Gnutti, riservato ai vincitori della speciale classifica in abbinamento al Gran Premio Nuvolari, corso la settimana prima a Mantova. II

Le classifiche sono disponibili su www.trofeoaido.org

Enzo Iacchetti dà il via a Fabio Salvinelli e Paola Lanati, con il Disco Volante 1953 del Museo Alfa Romeo.



Roberto Gaburri e Luigia Tonolini, Ermini Tinarelli Sport 1948.

1. Roberto e Marco Paoletti, Triumph TR3 del 1956



1

2. Massimo Bettinsoli e Giovanni Carpi, Porsche 356 1500 Speedster del 1954.



2

3. Osvaldo e Peli Susanna Mola, FIAT 508 Balilla Sport del 1934.



3

4. Silvio ed Elena Dell'Aglio, Alfa Romeo 6C 1750 GS del 1932.



3

5. Troppo bella la Stratos di Ambrogio Gallotti per non mostrarla al pubblico, pur se fuori gara perché del 1974.

7. Corrado Minussi e Giuseppe Rizzo, Zanussi MM Sport 750 del 1948.

8. Flaminio Valseriati e Paolo Sabbadini, Lotus Eleven Le Mans del 1957

9. Giuseppe Cherubini e la figlia Cristiana, FIAT 1100TV Pininfarina del 1955.

10. Guido e Cesare Foresti, Bugatti 37A del 1927.



4



5



8



9



6



10



7



Giovanni e Roberta Bonometti, MG A Roadster del 1956.

In alto a sinistra: Maurizio Piantelli e Paola Montaldi, Bentley Speed 3.0/4.5 del 1926



14° TROFEO AIDO



Vetture di grande pregio e soddisfazione degli 82 partecipanti alla terza edizione della gara organizzata dal Club Mille Miglia Franco Mazzotti e patrocinata dal Senato della Repubblica Italiana.

Dopo 41 prove cronometrate, sul percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, la *Coppa Franco Mazzotti* è stata vinta da Bruno e Carlo Ferrari su Bugatti Type 37 del 1927. Enzo Ciravolo e Maurizio Bellisomo, su BMW 3.0 CSI del 1972, primi nella classifica a penalità.

Il *Trofeo Raoul Patrizi*, assegnato nel ricordo del Segretario Generale del Club, è andato a Bruno e Carlo Ferrari su Bugatti Type 37 del 1927.

Michele Cibaldi e Andrea Costa, Gilco Mariani 1100 Sport del 1948, si sono aggiudicati il *Trofeo Gino Munaron*, dedicato alla memoria del grande pilota.

Giuliano e Lucia Canè, su Lancia Aurelia B 20 GT del 1957, vincono il Trofeo F.lli Zeneri.





III[^] COPPA FRANCO MAZZOTTI **RIEVOCAZIONE** **DEL 1° GRAN PREMIO** **BRESCIA 1940**

BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA
11 Giugno 2011





COPPA FRANCO MAZZOTTI

UNA GARA CHE CRESCE OGNI ANNO

La celebrazione del settantunesimo anniversario del **1° Gran Premio Brescia**, corso sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, valido per la Coppa delle Mille Miglia del 1940, si è chiusa con la vittoria di un equipaggio di casa, **Bruno e Carlo Ferrari** su Bugatti Type 37 del 1927. Proprio come nel 1940, una BMW ufficiale ha primeggiato: il fortissimo regolarista siciliano **Enzo Ciravolo**, navigato da **Maurizio Bellisomo**, ha portato alla vittoria la BMW 3.0 CSI del 1972 iscritta da **BMW Italia**. La casa di Monaco ha quindi festeggiato nel migliore dei modi la ricorrenza della vittoria del 1940, ottenuta da Fritz Huschke von Hanstein con la berlinetta 328 Touring. Dopo le due precedenti edizioni, nel 2011 la Coppa Franco Mazzotti si è presentata come gara di regolarità classica, tecnicamente impegnativa per i concorrenti in virtù delle **41 Prove Cronometrate** e dei **7 Controlli Orari**,

distribuiti
in **240 km** di percorso.

Tutte le prove, sette delle quali su fondo sterrato, sono state disputate su strade private o completamente chiuse al traffico.

In soli tre anni, la Coppa Franco Mazzotti si è costruita una solida reputazione, tanto che all'edizione del 2011 si sono iscritti **il doppio di equipaggi della prima edizione**; le ottantacinque vetture iscritte erano di qualità elevatissima: citazione d'obbligo per l'**Alfa** »







Romeo 6C 1750 GS, Arnolt Bristol Bolide, le Bugatti T37 e T46, la Cisitalia Nuvolari 202 SMM, la Ferrari 250 TDF, la Frazer Nash Targa Florio le due Lagonda M45 (una delle quali in allestimento Le Mans), due Lancia agli antipodi, un'Augusta e una Stratos, la Maserati Weldangrind Parson, la OM Sport 665 TT Superba, l'Osca MT4 e la Rally NC Sport.

Per noi, questi dati costituiscono un'enorme soddisfazione, perché testimoniano la cura con la quale abbiamo progettato la gara». A parlare è Paolo Mazzetti, segretario del Club Mille Miglia, che prosegue: «Blasone e tradizione del nostro Club imponevano stile, sportività ed estrema efficienza; disputare 41 prove nell'arco di otto ore, fornendo la classifica in tempo reale via SMS ai concorrenti, è stato possibile solo con un grande sforzo. Ciò che mi è più piaciuto della Coppa Mazzotti 2011 è stato il clima di serena sportività e amicizia che da molto tempo latita in questo tipo di manifestazioni. Tutto ciò si è verificato grazie all'estrema correttezza di tutti i concorrenti e alla professionalità dei cronometristi bresciani della Brixia Crono, degli Ufficiali di Gara dell'ACI Brescia».

Come da tradizione del Club Mille Miglia, il programma prevedeva che, nei trasferimenti, i concorrenti potessero procedere alla scoperta del territorio, con qualche sosta di ristoro, utile anche per conoscere la gastronomia locale e socializzare con gli altri concorrenti. Tutti hanno gradito le pause di

neutralizzazione per visitare Villa Mazzotti di Chiari, residenza del fondatore della Mille Miglia, e i centri storici di Isola Dovarese e Castiglione delle Stiviere.

Il commento più lusinghiero, rivolto agli organizzatori del Club Mille Miglia Franco Mazzotti, è stato quello di un partecipante dalla competenza indiscutibile, Giuliano Canè: «Se organizzassi una gara, la farei proprio così, con questo spirito».

Per gli organizzatori, la manifestazione doveva proporre un mix tra sport, tradizione automobilistica e la valorizzazione del territorio e dei suoi prodotti. «I principali obiettivi delle nostre gare sono questi: rievocare la grande epopea della »





15

VR-17
2981

FRANCO MAZZOTTI

RIEVOCAZIONE 1940

GRAN PREMIO BRESCIA 1940



69

MIGLIAIA



nostra storia, offrire una componente sportiva impegnativa e selettiva e coccolare i concorrenti nei tratti di trasferimento», ha commentato il vicepresidente del Club Mille Miglia, **Alfredo Coppelotti**.

Ad ogni controllo Orario, tenuto conto della stagione calda, l'organizzazione del Club Mille Miglia aveva predisposto il servizio di acqua e ghiaccioli per tutti i partecipanti e i seguiti.

Venerdì 10 giugno, in Piazza della Vittoria a Brescia, al termine della prima sessione delle verifiche, la Condotta Slow Food di Brescia ha offerto una degustazione di cibi e vini tipici della provincia.

Sabato 11, alle 11:15, la prima vettura ha preso il via in direzione di Villa Mazzotti a Chiari, la residenza del fondatore della Mille Miglia, scomparso in un'operazione di guerra nel 1942, abbattuto con il suo aereo sul Canale di Sicilia. Aymo Maggi, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto- i tre fondatori superstiti - vollero intestare all'amico Franco Mazzotti sia la loro corsa, che dal 1947 divenne Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti, sia il Club Mille Miglia, sorto nel 1949.

Nel parco della magione dei Mazzotti (proprietari, negli anni '20, anche dell'Isotta Fraschini) si è svolto il **Trofeo Raoul Patrizi**, dedicato all'ideatore della gara, scomparso la sera antecedente la prima edizione, nel 2009.

Nel pomeriggio, le vetture hanno ripercorso il Gran Premio Brescia del 1940, sul classico tracciato Brescia-Cremona-Mantova-Brescia. Come da tradizione, a metà strada i concorrenti hanno goduto di una sosta ristoratrice nella bella Piazza Matteotti di Isola Dovarese, da

dove hanno preso il via le prove cronometrate nelle stradine del Parco dell'Oglio, fino a Piacenza.

Altra gradevole pausa, prime di un'altra serie di prove, è stata quella nel Parco Pastore a Castiglione delle Stiviere.

Arrivo e premiazioni hanno avuto come cornice l'antico Monastero di S. Eufemia, che ospita il Museo della Mille Miglia di Brescia.

Per la cronaca, come da regolamento CSAI, la classifica "Top Car" (con coefficiente di moltiplicazione pari all'anno della vettura) ha visto primeggiare il campione di casa, Bruno Ferrari, in compagnia del figlio Carlo, sulla Bugatti 37 del 1927, seguito dai fratelli Riboldi su Fiat Morettini 508 Sport del 1936 e da Mauro Clerici e Deborah Restelli su Porsche 356 SC del 1965.

L'appuntamento con la quarta edizione è fissato per il 9 giugno 2012. **!!**







RINGRAZIAMENTI

I nostri primi ringraziamenti sono indirizzati alle aziende che hanno sponsorizzato la manifestazione, certamente più per amicizia e comune passione che per investimento pubblicitario: BMW ITALIA, B&B, OMR, NOVAMOBILI, BANCA SANTA GIULIA, BEXB, ESTRAL, FASHION DISCRIT, HELIOPOLIS, METRA, MONCINI INDUSTRIE, SILVIO DELL'AGLIO, MOTORCLASSICA e OLC.

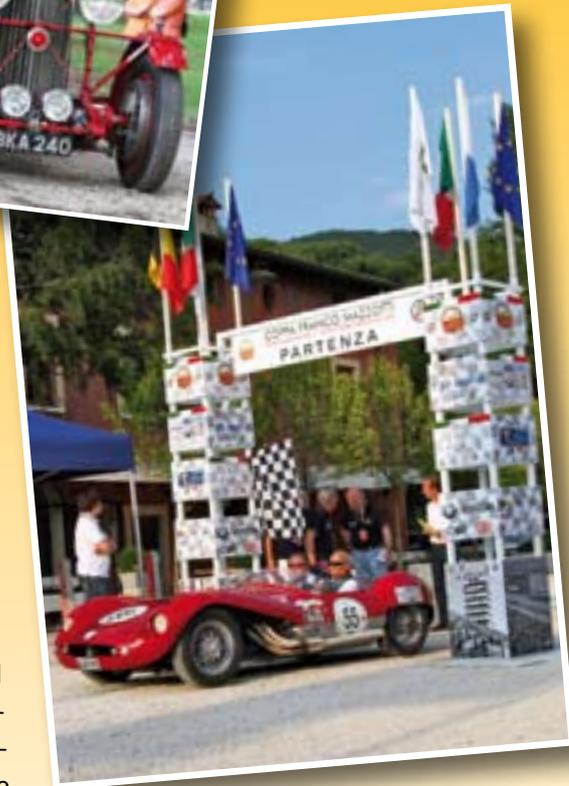
Una particolare riconoscenza la rivolgiamo alle amministrazioni comunali di Chiari, Castiglione delle Stiviere e Isola Dovarese. In particolare, oltre che ai Sindaci, grazie a Emanuele Arrighetti (Chiari), Massimo Maghella (Castiglione) ed Enrico Baetta (Isola Dovarese).

Identica gratitudine la esprimiamo all'Automobile Club di Brescia, nelle persone del Presidente Aldo Bonomi e del Vicepresidente Roberto Gaburri, del Direttore Angelo Centola e del Presidente del Comitato Organizzatore delle Competizioni Gianpiero Bellussi: oltre ad ospitare il Club - fin dalla fondazione - ci hanno fornito ogni supporto logistico richiesto, coorganizzando la corsa.

Un grazie di cuore a Valerio Prignachi, Presidente della Commissione Sportiva dell'ACI Brescia, che come sempre ci è stato vicino nell'organizzazione.

Grazie pure a Paolo Tomaselli, responsabile dell'Ufficio Sportivo dell'ACI Brescia, che si mette a disposizione con l'entusiasmo di un vero appassionato.

Infine, grazie a Anna Vitale e a tutti i collaboratori del Club, al Direttore di Gara Claudio Lazari, al Giudice Unico Giuseppe Scutra, al Dott. Claudio Ascolti, ai Commissari di Percorso e ai Cronometristi che, con il loro impegno, ci hanno consentito di divertirci.





1 BUGATTI TYPE 37 1927 Bruno Ferrari - Carlo Ferrari



3 ALFA ROMEO 6C 1750 GS 1930 Silvio Dell'Aglio - Elena Dell'Aglio



2
OM SPORT 665 TT
SUPERBA 1928
Roberto Gaburri
Luigia Tonolini



4

4 **BUGATTI T 46 1933** Bob Meijer - Amnon Rafalowicz



6

6 **LANCIA AUGUSTA 1934** Dominique Cruyt - Michou Cruyt



8

8 **FIAT 508 S COPPA D'ORO 1934** Osvaldo Peli - Nicola Donà



9

9 **LAGONDA M 45 1934** Ezio Piardi -Piardi



10

10
**LAGONDA M 45
LE MANS 1935**
Geert Van De Velde
Robert Zehenpfenning



12 RALLY NC SPORT 1931 Angelo Centola - Valerio Bocelli



14 FIAT MORETTINI 508 S 1936 Alberto Riboldi - Riccardo Riboldi



15 FIAT 1500 SPORT 1937 Silvestro Specchia - Marco Specchia



16 GIANNINI 750 SPORT 1937 Emanuela Gobbi - Marta Piardi



18 LANCIA APRILIA 1939 Ezio Salviato - Filippo Salviato



19 ZANUSSI FIAT SPORT OUVERT 1948 Corrado Minussi - Angelo Gerardi



20 CISITALIA NUVOLARI 202 SMM 1948 Giampaolo Bonechi - Giovanna Magi Bonechi

21

ESTRAL SPA

ESTRUSIONE ALLUMINIO



21 GILCO FIAT 1100 SPORT 1948 Michele Cibaldi - Andrea Costa

22



22 JAGUAR XK 120 1950 Giovanni Luca Murru - Massimo Destro Castaniti

23



23 HEALEY SILVERSTONE 1950 Mattia Colpani - Filippo Tanfoglio



24 HEALEY SILVERSTONE 1950 Enrico Scio - Fabio Scio



25 LANCIA ARDEA 1951 Gianluca Previcini - Guaineri



26 JAGUAR XK 120 1951 Armando Vincoli - Danilo Ghibelli



28 TRIUMPH TR 2 LONG DOOR 1953 Piernarciso Federici - Luigi Parini



27
OSCA MT4 1952
Luigino Grasselli
Silvana Savaris



29 JAGUAR XK 120 1953 Marco Gatta - Alberto Minini



30 TRIUMPH TR2 SPORT 1954 Silvia Marini - Silvia Leali



31 FRAZER NASH TARGA FLORIO 1954 Romano Marniga - Patrizia Chiari



32 TRIUMPH TR 2 SPORT 1954 Eugenio Piccinelli - Ottorino Pellini



33 LANCIA APPIA 1A SERIE 1954 Roberto Chiossi - Carlo Sighicelli



34 PORSCHE 356 SPEEDSTER 1954 Massimo Bettinsoli - Giovanni Carpi



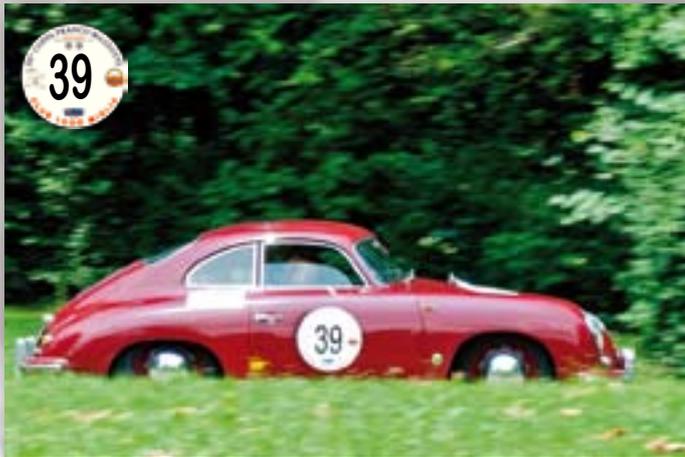
36 ARNOLT BRISTOL BOLIDE 1954 Max Bontempi - Manuela Braghini



37 TRIUMPH TR 2 1954 Massimiliano Albuzza - Maurizio Colpani



38 TRIUMPH TR2 SPORT 1954 Valerio Accerenzi - Battista Pirani



39 PORSCHE 356 A 1955 Alessandro Girardi - Simonetta Mastellini



40 PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER 1955 Valerio Marinelli - Pierdante Armenio



41 PORSCHE 356 SPEEDSTER 1955 Enzo Cibaldi - Elena Cibaldi



42 LANCIA AURELIA B24 S 1955 Stefano Marinelli - Carlo Bonometti



44 FIAT 1100/103 TV 1955 Giuseppe Cherubini - Cristiana Cherubini



45 TRIUMPH TR 2 SPORTS 1955 Silvano Barbiero - Andrea Rossi



46 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1955 Fabio Rizzinelli - Anna Turina



47 FIAT 1100 TV BERLINA 1955 Giuliano Ponzoni - Simone Becchetti



48 AUSTIN HEALEY 100 BN2 1955 Raffaella De Alessandrini - Gabriela Balc



49 TRIUMPH TR 2 1955 Federico Bontempi - Alessio Massara



50 AUSTIN HEALEY 100 BN 1 1955 Domenico Battagliola - Giuseppe Battagliola



51 FIAT 1100 TV 1956 Francesco Masetti Zannini - Luigi Cherubini



52 MG A ROADSTER 1956 Giovanni Bonometti - Roberta Bonometti



53 TRIUMPH TR3 1956 Roberto Paoletti - Marco Paoletti



55 MASERATI WELDANGRIND PARSON 1957 Mario Battistella - Giorgio Marchi



54 AC ACE 1956 Bruno Marini - Gianfranco Fratus



56 AUSTIN HEALEY 100/6 1957 Gianluigi Gamba - Michele Gamba



57

57 **FERRARI 250 TDF 1957** Eros Crivellari - Giovanna Crivellari (non partita, foto delle verifiche), in alto a destra nella foto



59

59 **AUSTIN HEALEY BN 4 1957** Alberto Romano - Michela Paterlini



60

60 **LANCIA AURELIA B 20 GT 1957** Giuliano Cané - Lucia Galliani



61

61 **ASTON MARTIN DB 2-4 MARK III 1958** Claudio Seddio - Antonio Girelli



62

62 **PORSCHE 356 COUPÉ 1958** Danilo Seghezzi - Samanta Zambianchi



65 MG A 1600 1960 Andrea Bruschetta - Antonella Rebuffoni



66 PORSCHE 356 ROADSTER 1960 Giovanni Prandelli - Loredana Pasotti



67 AUSTIN HEALEY SPRITE MK1 1960 Paolo Cesare Cristiano - Emilio Bortolotti



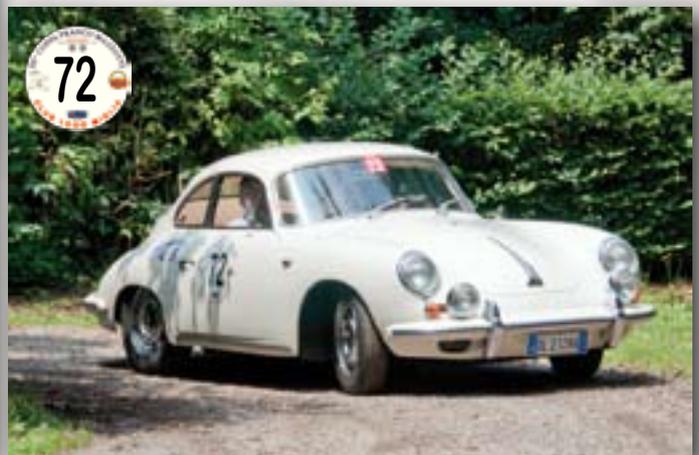
68 PORSCHE 356 CABRIO D 1959 Sandro Pozzi - Giacomo Pedrini



71 LANCIA FLAVIA ZAGATO 1963 Giovanni Palmieri - Cesare Palmieri



70 ALFA ROMEO GIULIETTA 1962 Maddalena Damini - Michela Mosconi



72 PORSCHE 356 C 1964 Ennio Tosi - Luigino Ghidini



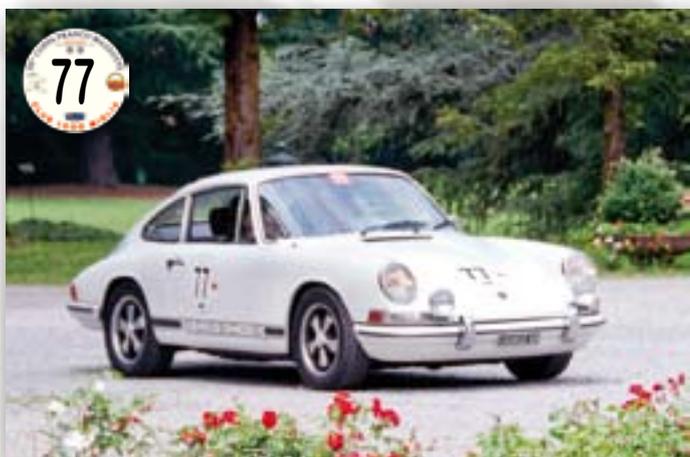
73 PORSCHE 356 SC 1965 Mauro Clerici - Deborah Restelli



75 SUNBEAM TIGER MK 1 A 1966 Paolo Carlini - Alessandro Martignoni



74 TRIUMPH SPITFIRE MK 2 1965 Paolo Tomaselli - Enrico Bellingeri



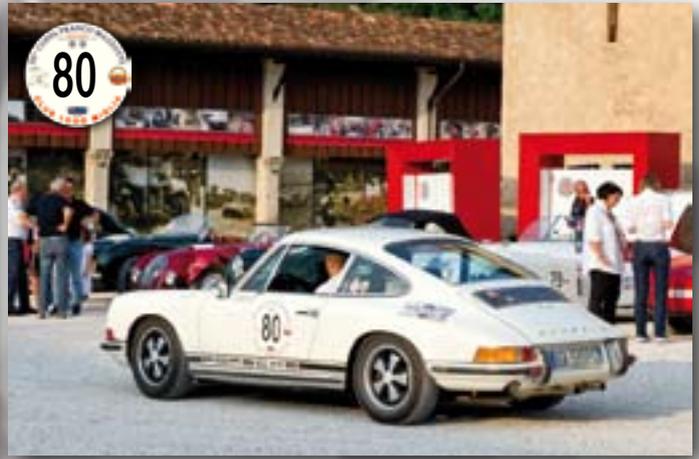
77 PORSCHE 911 T 1967 Nicola Colosio - Giusi Legrenzi



78 LANCIA FULVIA COUPÈ 1967 Paolo Bocchia - Vilma Tiberti



79 FIAT DINO 1967 Paolo Rizzardi - Enrico Conti



80 PORSCHE 911 S 1968 Giovanni Bellini - Gabriele Gnudi



81 ALFA ROMEO GT JUNIOR ZAGATO 1969 Giuseppe Tomasetti - Nancy Dimauro Tomasetti



82 ABARTH SCORPIONE S 1969 Alfredo Coppellotti - Paola Paoletti



83 FIAT 850 SPORT COUPÉ 1969 Raffaele D'Agostino Luigi - Ornella Stabile



84 BMW 2002 TII 1972 Maurizio Senna - Massimo Mascheroni



85 BMW 3000 CSI 1972 Enzo Ciravolo - Maurizio Belisomo



86 INNOCENTI MINI COOPER EXPORT 1972 Francesco Bellingeri - Giovanni Pilotti



88 BMW 2002 TII 1973 Sergio Prodam - Mario De Monte



87 INNOCENTI MINI COOPER 1973 Maurizio Rampello - Stefano Migliorati



90 PORSCHE 911 1979 Gianpietro Belussi - Andrea Capuzzi



89 LANCIA STRATOS 1974 Ambrogio Gallotti - Flavia Taiola

III^a

Pos. TOP	Pos. PEN	N°	EQUIPAGGIO	NAZ	VETTURA	ANNO	DRIVER	Pos.	RAGG.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
1*	3*	1	Ferrari Bruno-Ferrari Carlo	ITA	BUGATTI 37	1927	Driv. C	1°	1	1°	5.160	172
2*	9*	14	Riboldi Alberto-Riboldi Riccardo	ITA	FIAT MORETTINI 508 S	1936	Driv. A	2°	1	3°	9.072	252
3*	2*	73	Clerici Mauro-Restelli Deborah	ITA	PORSCHE 356 SC	1965	Top Driv.	2°	4	1°	9.490	146
4*	7*	18	Salviato Ezio-Salviato Filippo	ITA	LANCIA APRILIA	1939	Top Driv.	6°	1	2°	9.516	244
5*	11*	12	Centola Angelo-Bocelli Valerio	ITA	RALLY NC SPORT	1931	NC	2°	1	4°	9.641	311
6*	6*	21	Cibaldi Michele-Costa Andrea	ITA	GILCO FIAT 1100 SPORT	1948	Top Driv.	5°	2	2°	9.888	206
7*	1*	85	Ciravolo Enzo-Bellisano Maurizio	ITA	BMW 3000 CSI	1972	Top Driv.	1°	6	1°	9.936	138
8*	4*	60	Cané Giuliano-Galliani Lucia	ITA	LANCIA AURELIA B 20 GT	1957	Top Driv.	3°	2	1°	10.317	181
9*	12*	8	Pelli Osvaldo-Danò Nicola	ITA	FIAT 508 S COPPA D'ORO	1934	Driv. A	3°	1	5°	11.764	346
10*	18*	2	Gaburri Roberto-Tanofini Luigia	ITA	OM SPORT 665 TT SUPERBA	1928	NC	7°	1	6°	12.030	401
11*	8*	24	Scio Enrico-Scio Fabio	ITA	HEALEY SILVERSTONE	1950	Driv. A	1°	2	3°	12.200	244
12*	5*	87	Rampello Maurizio-Migliorati Stefano	ITA	INNOCENTI MINI COOPER	1973	Top Driv.	4°	6	2°	13.578	186
13*	10*	42	Marinelli Stefano-Bonometti Carlo	ITA	LANCIA AURELIA B24 S	1955	NC	1°	2	4°	15.455	281
14*	13*	37	Albuzza Massimiliano-Colpani Maurizio	ITA	TRIUMPH TR 2	1954	NC	3°	2	5°	19.440	360
15*	14*	50	Battagliola Domenico-Battagliola Giuseppe	ITA	AUSTIN HEALEY 100 BN 1	1955	NC	4°	2	6°	19.910	362
16*	16*	47	Ponzani Giuliano-Becchetti Simone	ITA	FIAT 1100 TV BERLINA	1955	NC	6°	2	8°	21.120	384
17*	15*	53	Paoletti Roberto-Paoletti Marco	ITA	TRIUMPH TR3	1956	NC	5°	2	7°	21.336	381
18*	17*	66	Prandelli Giovanni-Pasotti Loredana	ITA	PORSCHE 356 ROADSTER	1960	Driv. A	4°	3	1°	23.160	386
19*	19*	62	Seghezzi Danilo-Zambianchi Samanta	ITA	PORSCHE 356 COUPÈ	1958	Driv. C	2°	3	2°	25.926	447
20*	21*	32	Piccinelli Eugenio-Pellini Ottorino	ITA	TRIUMPH TR 2 SPORT	1954	Driv. C	3°	2	9°	26.892	498
21*	22*	46	Rizzinelli Fabio-Turina Anna	ITA	ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT	1955	Driv. A	6°	2	10°	32.340	588
22*	23*	38	Accerenzi Valerio-Pirani Battista	ITA	TRIUMPH TR2 SPORT	1954	NC	8°	2	11°	34.452	638
23*	20*	84	Senna Maurizio-Mascherani Massimo	ITA	BMW 2002 TII	1972	Driv. A	5°	6	3°	35.496	493
24*	24*	61	Seddio Claudio-Girelli Antonio	ITA	ASTON MARTIN DB 2-4 MARK III	1958	Driv. B	1°	3	3°	37.294	643
25*	25*	40	Marinelli Valeria-Armenia Pierdante	ITA	PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER	1955	NC	9°	2	12°	40.920	744
26*	26*	29	Gatta Marco-Minini Alberto	ITA	JAGUAR XK 120	1953	Driv. D	1°	2	13°	42.400	800
27*	27*	31	Marniga Romano-Chiari Patrizia	ITA	FRAZER NASH TARGA FLORIO	1954	Driv. B	2°	2	14°	46.818	867
28*	28*	34	Bettinsoli Massimo-Carpi Giovanni	ITA	PORSCHE 356 SPEEDSTER	1954	Driv. D	2°	2	15°	49.410	915
29*	29*	54	Marini Bruno-Fratus Gianfranco	ITA	AC ACE	1956	NC	10°	2	16°	51.464	919
30*	32*	26	Vincoli Armando-Ghibelli Danilo	ITA	JAGUAR XK 120	1951	NC	12°	2	18°	52.734	1034
31*	31*	52	Bonometti Giovanni-Bonometti Roberta	ITA	MG A ROADSTER	1956	NC	11°	2	17°	54.712	977
32*	40*	15	Specchia Silvestro-Specchia Marco	ITA	FIAT 1500 SPORT	1937	NC	20°	1	7°	56.610	1530
33*	30*	67	Cristiano Paolo Cesare-Bortolotti Emilio	ITA	AUSTIN HEALEY SPRITE MK1	1960	Driv. C	4°	3	4°	57.840	964
34*	34*	33	Chiossi Roberto-Sighicelli Carlo	ITA	LANCIA APPIA 1A SERIE	1954	NC	14°	2	19°	61.020	1130
35*	33*	65	Bruschetta Andrea-Rebuffoni Antonella	ITA	MG A 1600	1960	NC	13°	3	5°	65.100	1085
36*	48*	9	Piardi Ezio-X	ITA	LAGONDA M 45	1934	Driv. D	5°	1	8°	73.202	2153
37*	39*	19	Minussi Corrado-Gerardi Angelo	ITA	ZANUSSI FIAT SPORT OUVERT	1948	NC	19°	2	22°	73.296	1527
38*	36*	59	Romano Alberto-Paterlini Michela	ITA	AUSTIN HEALEY BN 4	1957	NC	16°	2	20°	74.784	1312
39*	42*	22	Murrù Giovanni Luca-Destro Castaniti Massimo	ITA	JAGUAR XK 120	1950	Driv. D	3°	2	24°	80.050	1601
40*	38*	45	Barbiero Silvano-Rossi Andrea	ITA	TRIUMPH TR 2 SPORTS	1955	NC	18°	2	21°	81.180	1476
41*	35*	83	D'Agostino Luigi Raffaele-Stabile Ornella	ITA	FIAT 850 SPORT COUPÈ	1969	NC	15°	5	1°	87.837	1273
42*	37*	77	Colosio Nicola-Legrenzi Giusi	ITA	PORSCHE 911 T	1967	NC	17°	5	2°	88.708	1576

III^a
**COPPA
FRANCO
MAZZOTTI**
RIEVOCAZIONE
GRAN PREMIO BRESCIA 1940


CLASSIFICHE

Classifica Generale

Pos. TOP	Pos. PEN	N°	EQUIPAGGIO	NAZ	VETTURA	ANNO	DRIVER	Pos.	RAGG.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
43*	41*	55	Battistella Mario-Marchi Giorgio	ITA	MASERATI WELDANGRIND PARSON	1957	NC	21°	2	23°	89.832	1576
44*	43*	48	De Alessandrini Raffaello-Balc Gabriela	ITA	AUSTIN HEALEY 100 BN2	1955	Driv. D	4°	2	25°	90.750	1650
45*	57*	3	Dell'Aglio Silvio-Dell'Aglio Elena	ITA	ALFA ROMEO 6C 1750 GS	1930	NC	33°	1	9°	92.880	3096
46*	50*	23	Colpani Mattia-Tanfoglio Filippo	ITA	HEALEY SILVERSTONE	1950	NC	26°	2	27°	116.300	2326
47*	46*	68	Pozzi Sandro-Pedrini Giacomo	ITA	PORSCHE 356 CABRIO D	1959	NC	24°	3	6°	119.475	2025
48*	51*	27	Grasselli Luigino-Savaris Silvana	ITA	OSCA MT4	1952	NC	27°	2	28°	121.004	2327
49*	62*	16	Gobbi Emanuela-Piardi Marta	ITA	GIANNINI 750 SPORT	1937	NC	38°	1	10°	121.249	3277
50*	49*	39	Girardi Alessandro-Mastellini Simonetta	ITA	PORSCHE 356 A	1955	NC	25°	2	26°	127.160	2312
51*	44*	88	Prodani Sergio-De Monte Mario	ITA	BMW 2002 TII	1973	NC	22°	6	4°	127.531	1747
52*	64*	6	Cruyt Dominique-Cruyt Michou	B	LANCIA AUGUSTA	1934	NC	39°	1	11°	127.602	3753
53*	52*	51	Masetti Zannini Francesco-Cherubini Luigi	ITA	FIAT 1100 TV	1956	NC	28°	2	29°	131.880	2355
54*	47*	72	Tosi Ennio-Ghidini Luigino	ITA	PORSCHE 356 C	1964	Driv. C	5°	4	2°	132.736	2074
55*	45*	79	Rizzardi Paolo-Conti Enrico	ITA	FIAT DINO	1967	NC	23°	5	3°	134.603	2009
56*	59*	28	Federici Pternarciso-Parini Luigi	ITA	TRIUMPH TR 2 LONG DOOR	1953	NC	35°	2	30°	164.777	3109
57*	53*	75	Carlini Paolo-Mortignoni Alessandro	CH	SUNBEAM TIGER MK 1 A	1966	NC	29°	5	4°	177.540	2690
58*	65*	20	Bonechi Giampaolo-Magi Bonechi Giovanna	ITA	CISITALIA NUVOLARI 202 SMM	1948	NC	40°	2	31°	186.000	3875
59*	56*	70	Damini Maddalena-Masconi Michela	ITA	ALFA ROMEO GIULIETTA	1962	NC	32°	4	3°	188.914	3047
60*	58*	71	Palmieri Giovanni-Palmieri Cesare	ITA	LANCIA FLAVIA ZAGATO	1963	NC	34°	4	4°	195.426	3102
61*	55*	78	Bocchia Paolo-Tiberti Vilma	ITA	LANCIA FULVIA COUPE	1967	NC	31°	5	5°	196.779	2937
62*	67*	4	Meijer Bob-Rafalawicz Amnon	NL	BUGATTI T 46	1933	NC	42°	1	12°	205.458	6226
63*	60*	74	Tomaselli Paolo-Bellingeri Enrico	ITA	TRIUMPH SPITFIRE MK 2	1965	NC	36°	4	5°	209.300	3220
64*	54*	90	Belussi Giampaolo-Capuzzi Andrea	ITA	PORSCHE 911	1979	NC	30°	7	1°	223.491	2829
65*	61*	86	Bellingeri Francesco-Pilotti Giovanni	ITA	INNOCENTI MINI COOPER EXPORT	1972	NC	37°	6	5°	232.056	3223
66*	66*	41	Cibaldi Enzo-Cibaldi Elena	ITA	PORSCHE 356 SPEEDSTER	1955	NC	41°	2	32°	234.355	4261
67*	63*	80	Bellini Giovanni-Gnudi Gabriele	ITA	PORSCHE 911 S	1968	Driv. A	7°	5	6°	235.008	3456
68*	72*	10	Van De Velde Geert-Zehengfenning Robert	NL	LAGONDA M 45 LE MANS	1935	NC	47°	1	13°	276.045	7887
69*	70*	49	Bontempi Federico-Massara Alessio	ITA	TRIUMPH TR 2	1955	NC	45°	2	33°	388.245	7059
70*	71*	36	Bontempi Max-Braghini Manuela	ITA	ARNOLT BRISTOL BOLIDE	1954	NC	46°	2	34°	403.434	7471
71*	69*	82	Coppellotti Alfredo-Paoletti Paola	ITA	ABARTH SCORPIONE S	1969	NC	44°	5	7°	467.682	6778
72*	68*	89	Gallotti Ambragio-Taiola Flavia	ITA	LANCIA STRATOS	1974	NC	43°	6	6°	489.450	6526
RIT	RIT	25	Previcini Gianluca-Gualneri	ITA	LANCIA ARDEA	1951	NC	RIT	2	RIT	-	-
RIT	RIT	30	Marini Silvia-Leali Silvia	ITA	TRIUMPH TR2 SPORT	1954	NC	RIT	2	RIT	-	-
RIT	RIT	44	Cherubini Giuseppe-Cherubini Cristiano	ITA	FIAT 1100/103 TV	1955	Driv. C	RIT	2	RIT	-	-
RIT	RIT	56	Gamba Gianluigi-Gamba Michele	ITA	AUSTIN HEALEY 100/6	1957	NC	RIT	2	RIT	-	-
RIT	RIT	57	Crivellari Eras-Crivellari Giovanna	ITA	FERRARI 250 TDF	1957	NC	RIT	2	RIT	-	-
RIT	RIT	69	Crivellari Anna-Gambaretto Vittoria	ITA	FERRARI 250 GTE	1962	NC	RIT	4	RIT	-	-
RIT	RIT	81	Tomasetti Giuseppe-Dimauro Tomasetti Nancy	ITA	ALFA ROMEO GT JUNIOR ZAGATO	1969	NC	RIT	5	RIT	-	-
NP	NP	5	Taglietti Giorgio-Amante Francesco	ITA	MG L MAGNA TT	1933	NC	NP	1	NP	-	-
NP	NP	11	Parolin Nicola-Gessa Alberto	MC	MG MAGNETTE TT RACE	1935	NC	NP	1	NP	-	-
NP	NP	35	Facchinetti Angelo-X	ITA	JAGUAR XK 140 OTS	1954	NC	NP	2	NP	-	-
NV	NV	7	Barazzetta Riccardo-Morongiu Stefano	ITA	AUSTIN SEVEN NIPPY SPORT	1934	NC	NV	1	NV	-	-
NV	NV	76	Riva Ruggero-Riva Fiorella	ITA	ALFA ROMEO 1600 SPIDER	1966	NC	NV	5	NV	-	-



Classifica Coppa delle Dame

Pos. Sport	Pos. PEN	Pos. TOP	N°	EQUIPAGGIO	NAZ	VEETTURA TIPO	ANNO	DRIVER	Pos	RAGG	Pos
1*	43*	44*	48	De Alessandrini Raffaella Balz Gabriela	ITA ROM	Austin Healey 100 BN2	1955	Driver D	4*	2	25*
2*	56*	59*	70	Damini Maddalena-Mosconi Michela	ITA	Alfa Romeo Giulietta	1962	NC	32*	4	3*
3*	62*	49*	16	Gobbi Emanuela-Piardi Marta	ITA	Giannini 750 Sport	1937	NC	38*	1	10*

Classifica Categoria vetture Sport

Pos. Sport	Pos. PEN	Pos. TOP	N°	EQUIPAGGIO	NAZ	VEETTURA TIPO	ANNO	DRIVER	Pos	RAGG	Pos
1*	3*	1*	1	Ferrari Bruno-Ferrari Carlo	ITA	Bugatti 37	1927	Driver C	1*	1	1*
2*	6*	6*	21	Cibaldi Michele-Costa Andrea	ITA	Gilco FIAT 1100 Sport	1948	Top Driver	5*	2	2*
3*	8*	11*	24	Scio Enrico-Scio Fabio	ITA	Healey Silverstone	1950	Driver A	1*	2	3*
4*	9*	2*	14	Riboldi Alberto-Riboldi Riccardo	ITA	FIAT Morettini 508 S	1936	Driver A	2*	1	3*
5*	11*	5*	12	Centola Angelo-Bocelli Valerio	ITA	Rally NC Sport	1931	NC	2*	1	4*

Classifica Trofeo Raoul Patrizi (Prove Cronometrate Villa Mazzotti)

Pos. Sport	Pos. PEN	Pos. TOP	N°	EQUIPAGGIO	NAZ	VEETTURA TIPO	ANNO	DRIVER	Pos	RAGG	Pos
1*	3*	1*	1	Ferrari Bruno-Ferrari Carlo	ITA	Bugatti 37	1927	Driver C	1*	1	1*
2*	2*	3*	73	Clerici Mauro-Restelli Deborah	ITA	Porsche 356 SC	1965	Top Driver	2*	4	1*
3*	4*	8*	60	Cané Giuliano-Galliani Lucia	ITA	Lancia Aurelia B 20 GT	1957	Top Driver	3*	2	1*
4*	1*	7*	85	Ciravolo Enzo-Belisomo Maurizio	ITA	BMW 3000 CSI	1972	Top Driver	1*	6	1*
5*	5*	12*	87	Rampello Maurizio-Migliorati Stefano	ITA	Innocenti Mini Cooper	1973	Top Driver	4*	6	2*

Classifica Trofeo Gino Munaron (Prove Cronometrate Estral Manerbio)

Pos. Sport	Pos. PEN	Pos. TOP	N°	EQUIPAGGIO	NAZ	VEETTURA TIPO	ANNO	DRIVER	Pos	RAGG	Pos
1*	6*	6*	21	Cibaldi Michele-Costa Andrea	ITA	Gilco FIAT 1100 Sport	1948	Top Driver	5*	2	2*
2*	1*	7*	85	Ciravolo Enzo-Belisomo Maurizio	ITA	BMW 3000 CSI	1972	Top Driver	1*	6	1*
3*	15*	17*	53	Paoletti Roberto-Paoletti Marco	ITA	Triumph TR3	1956	NC	5*	2	7*
4*	3*	1*	1	Ferrari Bruno-Ferrari Carlo	ITA	Bugatti 37	1927	Driver C	1*	1	1*
5*	2*	3*	73	Clerici Mauro-Restelli Deborah	ITA	Porsche 356 SC	1965	Top Driver	2*	4	1*

Classifica Trofeo F.lli Zeneri (Prove Cronometrate OLC San Zeno)

Pos. Sport	Pos. PEN	Pos. TOP	N°	EQUIPAGGIO	NAZ	VEETTURA TIPO	ANNO	DRIVER	Pos	RAGG	Pos
1*	4*	8*	60	Cané Giuliano-Galliani Lucia	ITA	Lancia Aurelia B 20 GT	1957	Top Driver	3*	2	1*
2*	9*	2*	14	Riboldi Alberto-Riboldi Riccardo	ITA	FIAT Morettini 508 S	1936	Driver A	2*	1	3*
3*	1*	7*	85	Ciravolo Enzo-Belisomo Maurizio	ITA	BMW 3000 CSI	1972	Top Driver	1*	6	1*
4*	5*	12*	87	Rampello Maurizio-Migliorati Stefano	ITA	Innocenti Mini Cooper	1973	Top Driver	4*	6	2*
5*	10*	13*	42	Marinelli Stefano-Bonometti Carlo	ITA	Lancia Aurelia B24 S	1955	NC	1*	2	4*



Bruno Ferrari, vincitore della terza Coppa Franco Mazzotti insieme al figlio Carlo.



Enzo Ciravolo e **Maurizio Belisomo**, della squadra BMW Italia, primi nella classifica a penalità.



Alberto Riboldi, a destra, secondo assoluto, insieme a **Enrico Scio** (ottavo), tra **Michele Cibaldi** e **Andrea Costa**, sestì assoluti.



Mauro Clerici, navigato da **Deborah Restelli** ha chiuso al terzo posto assoluto, secondo nelle penalità



Ezio e **Filippo Salvato**, con la loro Aprilia, hanno conquistato un ottimo quarto posto.



Angelo Centola, Direttore dell'ACI Brescia, ha debuttato al fianco di **Valerio Bocelli**, chiudendo al quinto posto.



Cristina Patrizi, al centro, consegna a **Giuliano** e **Lucia Cane** il Trofeo Raoul Patrizi.



Osvaldo Peli e **Nicola Donà**, classificati al nono posto assoluto.



I due vicepresidenti: **Alfredo Coppellotti**, Club Mille Miglia, premia **Roberto Gaburri**, ACI Brescia, decimo assoluto.



Raffaella De Alessandrini, a destra, e **Gabriela Balc**, vincitrici della "Coppa delle Dame".





Il direttore di gara **Claudio Lazzari** (al centro), **Giuseppe Scutra**, Giudice Unico CSAI (a destra) con i cronometristi **Celli**, **Bellomi** (a sinistra) e **Pederzoli**.



Dai, che un fidanzato con l'auto storica prima o poi lo troviamo...



Fotografare stanca...



Donne al volante...



Trovo che la Coppa Mazzotti sia una gara eccitantissima...



...bellezza costante.



Non vedo l'ora...



Non mi fido della benzina che ti danno ai distributori!



A destra, papà, ho detto a destra



Portavamo la frangia...



COPPA FRANCO MAZZOTTI

RIEVOCAZIONE
GRAN PREMIO BRESCIA 1940



BANCA
SantaGiulia

OIR

NOVAMOBILI

B&B
DIPINTI - 88

HELIOKOLIS

SILVIO DELL'AGLIO

AMATORI ESTROSOIADATE
TECNICI SCLETTI SCAROLLORE

ESTRAL
FORME D'ALLUMINO
ESTRUSE A MISURA

FASHION
DISTRICTI
MANTOVA
OUTLET

BexB
Business & Company Business

METRA

MONCINI

OLC
OFFICINA LAVORAZIONE CROCCIA
Via S. Maria 10 - 25121 Brescia

MOTORCLASSICA

GARA DI REGOLARITA' SUL PERCORSO
BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA

9 GIUGNO 2012



1940 - 2012
GP BRESCIA



28 Aprile 1940,
Via Duca degli Abruzzi:
Renzo Castagneto,
primo segretario del
Club Mille Miglia,
sventola la bandiera a
scacchi alla BMW 328
Touring di Huschke von
Hanstein, vincitore del
1° Gran Premio Brescia



COMITATO ORGANIZZATORE: CLUB DELLA MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI c/o ACI BRESCIA
Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia - Tel.: 030 2397322 (Lun. / Ven. 9:00 - 11:00)
segreteria@clubmillemiglia1949.it - www.clubmillemiglia1949.it



A BRESCIA, SULLE STRADE DELLA COPPA MAZZOTTI PRESENTATA LA NUOVA BMW SERIE 6

La gara organizzata dal Club Mille Miglia, la Coppa Franco Mazzotti, è molto legata a BMW, non solo perché rievoca il Gran Premio Brescia del 1940, che fu vinto dalla Casa di Monaco. Sin dalla prima edizione, BMW Italia ci ha affiancato, aiutandoci finanziariamente e fornendoci le vetture di supporto alla manifestazione: a rendere ancor più apprezzabile questo sostegno è che deriva da una comune passione e non certo ai meri fini commerciali.

A rendere il Club ancor è più orgoglioso di questa collaborazione, BMW Italia ha scelto il percorso della Coppa Franco Mazzotti per la presentazione italiana della nuova BMW serie 6. La terza generazione di questa Coupé di classe superiore si presenta come automobile sportiva dedicata agli amanti del lusso e delle tecnologie innovative.

Le nuove motorizzazioni dispongono della tecnologia BMW TwinPower Turbo, dalla 650i con motore V8 e potenza di 407 CV, alle versioni sei cilindri in linea benzina e diesel, la 640i di 320 CV e la 640d Coupé da 313 CV.

Da lunedì 3 ottobre a venerdì 7 ottobre, i giornalisti di tutta Italia, divisi in gruppi, sono convenuti a Brescia per provare la nuova Coupé. Il programma di ogni giorno prevedeva la partenza da Piazza della Vittoria, il pranzo a Isola Dovarese e la visita al Museo Mille Miglia, sempre seguendo il Road-Book della Coppa Mazzotti, opportunamente modificato. Tutte

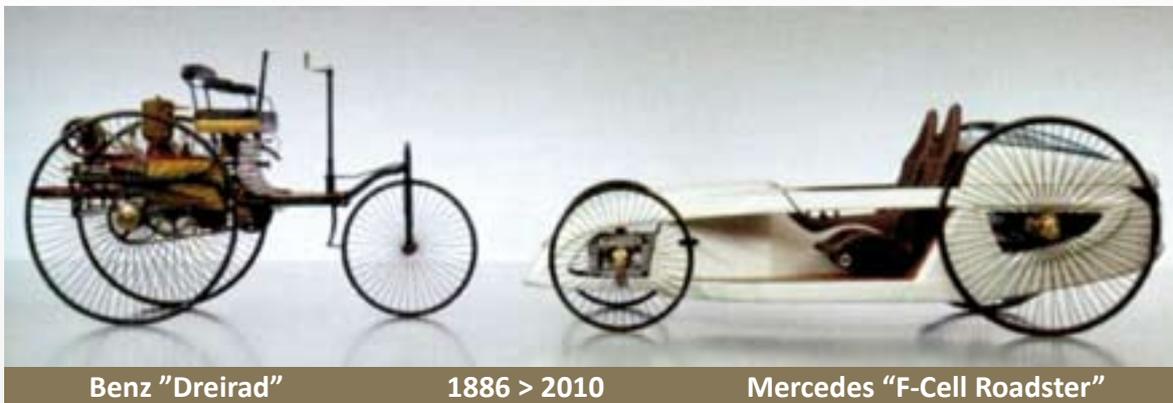
le giornate si sono chiuse con un incontro all'Hotel Vittoria, al quale - a turno - hanno partecipato il Vicepresidente Coppellotti, il Segretario Mazzetti e il Consigliere Specchia. Con squisita cortesia, ci è stata offerta l'opportunità di intervenire alla presentazione per illustrare ai giornalisti l'attività del Club Mille Miglia.

Per questo motivo, il Club ha deciso, durante l'incontro pre-natalizio al Vittoria, di offrire un riconoscimento a Gianni Oliosì di BMW Italia e ad Alessandro Toffanin, dell'Ufficio Stampa. ■■





L'AUTOMOBILE: SOSTENIBILITÀ DI UN SOGNO



Benz "Dreirad"

1886 > 2010

Mercedes "F-Cell Roadster"

Dopo la pubblicazione del primo capitolo sull'ultimo numero della Freccia Rossa, continua la pubblicazione della "Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione", ad opera del nostro socio Dominique Cruyt.

Il buon Dominique, grande conoscitore e collezionista di auto d'epoca, è spesso nel nostro Paese per partecipare a varie manifestazioni, sempre con auto diverse. Per esempio, alla Coppa Franco Mazzotti di quest'anno ha preso parte con una Lancia Augusta del 1934.

Su questo numero, continua la sua storia dell'automobile: alla fine, chi avrà conservato tutti i numeri potrà ritagliare le pagine e far rilegare l'opera completa.

Una precisazione: l'opera è tradotta dal francese con la consulenza dello stesso Dominique, che parla un ottimo italiano. In alcuni casi, certe sfumature potrebbero apparire poco usuali nella nostra lingua; tuttavia, questa ci è parsa la miglior scelta per meglio preservare il senso originale di alcune frasi.



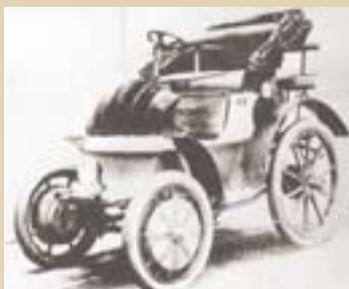
Dominique Cruyt con la sua Lancia Augusta del 1934



CAPITOLO II

Sostenibilità nel 1900: vapore, elettricità o benzina?

di Dominique Cruyt



Lohner-Porsche 1900

Ai giorni nostri, come conseguenza del risparmio energetico e delle emissioni di CO₂, molti industriali presentano 'tecniche ibride' come 'la soluzione per il futuro'.

Si tratta veramente di una nuova idea o stiamo tornando indietro?

Nel 1900 fu presentata all'Esposizione Universale di Parigi, la 'Elektromobil' **Lohner-Porsche**, la prima auto *ibrida*.

Ibrida?

Ferdinand Porsche si associò a Vienna con il costruttore di attrezzature ferroviarie **Lohner**, che recentemente aveva diversificato la sua attività fornendo auto alla famiglia imperiale austro-ungarica.

Dal momento che in origine Porsche era un elettricista, propose una macchina elettrica, azionata da due motori elettrici posizionati in ognuna delle ruote anteriori.

Presto si rese conto che l'autonomia poteva essere migliorata collegandole ad un generatore, alimentato da un motore **Daimler** a benzina.

All'età di 25 anni, Ferdinand Porsche applicò soluzioni che avrebbero investito più generazioni ed inventò la prima auto **ibrida a trazione anteriore!**



Porsche-Museum Stuttgart

Alla fine del secolo, vapore ed elettricità dominavano il mercato perché rappresentavano le tecnologie dominanti mentre il nuovo motore a benzina non era ancora in una posizione tale da sfidare i successivi **record di velocità** a causa dei suoi bassi rendimenti.

Conte Chasseloup-Laubat fu il primo a coprire 'un miglio in un minuto' con la sua **Jeantaud** elettrica nel 1899. Ma i record sono fatti per essere infranti e dal dicembre 1898 all'aprile 1899 Chasseloup-Laubat volle sfidare il belga **Jenatzy**.

In questo breve periodo si tennero sei sfide che si svolsero secondo le regole dei 'cavalieri' medievali (vedi più avanti il paragrafo 'Solo per aristocratici e sovrani?') finché Camille Jenatzy superò la barriera dei 100Km orari, una performance sorprendente se si considera che questa velocità era equivalente a 4 volte la velocità delle macchine esistenti e vicina a quello che era considerato il più veloce animale sulla terra: il ghepardo. Nel settore dei trasporti soltanto i treni avevano raggiunto una simile performance, 60 anni prima, tra Liverpool e Manchester.



ELETTRICITÀ nel 1899

Il primo veicolo a superare i 100 Km/h "La Jamais Contente" (il soprannome dato alla moglie di Jenatzy?). La performance risulta ancora più impressionante se si guarda attentamente (Museo di Compiègne, France) la seduta verticale per il pilota, incastrata in quella che sembra una bomba sottomarina alimentata a batterie e fissata su un carrello rialzato su minuscoli pneumatici: recentemente in occasione di una rievocazione l'organizzatore non ha trovato un pilota che volesse raggiungere i 100km su questa pericolosissima 'Jamais Contente'.

I record di velocità prima del '1900'

	<i>pilota</i>	<i>auto</i>	<i>potenza</i>	<i>dove?</i>	<i>velocità</i>
1898	Chasseloup-Loubat	Jeantaud	elettrica	Achères (vicino Parigi)	63,154 Km/h
1899	Jenatzy	Jenatzy	elettrica	"	66,664 Km/h
	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	elettrica	"	70,585 Km/h
	Jenatzy	Jenatzy	elettrica	"	79,995 Km/h
	Chasseloup-Loubat	Jeantaud	elettrica	"	92,307 Km/h
	Jenatzy	Jenatzy	elettrica	"	105,882 Km/h

Contemporaneamente alla competizione tra motori elettrici, a vapore e a benzina, un altro recente parametro per inseguire alte velocità su lunghe distanze erano i *pneumatici*.

Dopo un primo brevetto abbandonato di Robert Thompson nel 1845, seguito dall'invenzione più pratica nel 1888 di John Boyd **Dunlop** per la bicicletta di suo figlio, i fratelli **Michelin** crearono il pneumatico 'removibile' nel 1891.

Al di là dei successivi miglioramenti su confort, tenuta di strada, durata, affidabilità e risparmio-energetico, il pneumatico contribuiva alle performance semplificando e sostanzialmente alleggerendo il telaio.

Dal 1900 la maggior parte delle auto correva sull'aria.



La coppa Bibendum è riempita con ferri di cavallo e chiodi lasciati sulla strada, salute!



1904: Henry **Ford** al volante del suo modello 999 che aveva infranto il record del Km e miglio sul Lago Michigan ghiacciato.

A partire dal 1903 – con un’eccezione nel 1906 – le migliori auto a benzina iniziarono a raggiungere record di velocità. La maggior parte dei costruttori capì che questo era il modo giusto per raggiungere la notorietà di cui avevano bisogno. I record più significativi sono qui sotto elencati.



1906: L’eccezione ‘Vapore’ la **Stanley** raggiunge 200 km/h.

I record più significativi di velocità prima della Prima Guerra Mondiale

	<i>pilota</i>	<i>auto</i>	<i>potenza</i>	<i>dove?</i>	<i>velocità</i>
1902	Serpollet (F)	Serpollet	vapore	Nizza	120,771 Km/h
	Vanderbilt (US)	Mors	benzina	Daytona Beach	122,412 Km/h
1903	Duray (USA)	Gobron-Brillié	benzina	Ostend (B)	134,303 Km/h
	Rolls (UK)	Mors	benzina	Welbeck (Ingh.)	136,360 Km/h
1904	Ford (USA)	Ford Arrow	benzina	Lake St Clair (USA)	147,014 Km/h
	Rigolly (F)	Gobron-Brillié	benzina	Nizza	152,501 Km/h
	De Caters (B)	Mercedes90HP	benzina	Montgeron (vicino Parigi)	168,172 Km/h
1905	Mac Donald (UK)	Napier	benzina	Daytona Beach	168,383 Km/h
	Hémery (F)	Darracq	benzina	Arles (Fr)	176,426 Km/h
1906	Marriott (US)	Stanley Rocket	vapore	Daytona Beach	205,403 Km/h
1910	Oldfield (US)	Benz	benzina	“	211,943 Km/h
1911	Burman (US)	Benz	benzina	“	228,046 Km/h



Nel 1905, una **Darracq**, vicino alla città Romana di Arles in Provenza, stabilì un nuovo record di velocità a 176 Km/h. Primo esempio di motore 8V costruito unendo due blocchi da 4 cilindri ciascuno.

Al di fuori di questa lista, esistono ancora due grandi nomi: **Ford** e **Mercedes**. Gli altri sono stati in massima parte dimenticati dalla conoscenza comune fatta eccezione, forse, per i tre indiretti ‘sopravvissuti’:

» **Mors**: nel 1908, un giovane di origine olandese, laureato al ‘Polytechnique’ di Parigi, si unì a Mors. Durante la Prima Guerra Mondiale questi riorganizzò la sua fabbrica orientandola alla produzione militare prima di trasferirsi in Quai de Javel: il suo nome era André **Citroën**.

» **Darracq**: questa auto sportiva francese, di proprietà inglese, produceva una potenza impressionante (200 CV) ed un rumore (musica?) terrificante...Pochi sanno che una delle sue fabbriche costruita nel 1906 alle porte di Milano, chiamata Portello, sarebbe diventata nel 1910 l’**Alfa Romeo**...

» **Benz** nel 1911 stabilisce un record che rimarrà per più di 10 anni fino a che non verranno riconosciuti i record stabiliti dalla **Delage** e dalla **Fiat** dopo la Prima Guerra Mondiale.

Ci vorranno inoltre più di dieci anni prima che la sopravvivenza di Benz sia garantita grazie alla fusione con **Daimler-Mercedes**.



La famosa ‘**Blitzen-Benz**’ che progressivamente raggiunse 205, 211 e 228 Km/h dal 1909 al 1911.



Solo per aristocratici e sovrani?

Chasseloup-Loubat, figlio di un marchese, fu del tutto rappresentativo del mondo automobilistico del '1900'.

In quel periodo l'auto era un agio, non ancora uno strumento per viaggiare o per trasportare beni. Essendo quindi un privilegio per

l'**aristocrazia**, le corse automobilistiche rilanciarono lo spirito medievale dei tornei: le su menzionate sfide tra Chasseloup-Laubat e Jenatzy ne sono un esempio.



I pionieri della produzione di auto sono spesso stati un'associazione tra nobiltà o persone facoltose e tecnici: il marchese de **Dion** con

Georges **Bouton**, René **Panhard** con Emile **Levassor**, l'onorevole Charles Stewart **Rolls** con Henry **Royce**, l'avvocato Cesare **Isotta**



con i fratelli **Fraschini**. Meno conosciute sono le associazioni del conte Gulinelli di Ferrara con il giovane Ettore **Bugatti** (la passione del conte per i cavalli ha ispirato la famosa calandra con il ferro di cavallo) o del conte di Macclesfield con William **Morris**, cui fu conferito nel 1929 il titolo nobiliare e nominato Lord Nuffield (Il gruppo Nuffield: **Morris, Riley, Wolseley**).

Nella terminologia odierna i collegamenti finanziari tra ricchi investitori e tecnici verrebbe definita un'operazione di 'venture capital' o almeno una 'sponsorizzazione'.

Sosta e campeggio dell'Itala (con il tricolore) e delle due de Dion-Bouton nel deserto del Gobi. ↓

La comunità legata alle competizioni era composta da ricchi industriali come Vanderbilt, Lee Guinness o James Gordon Bennett e veri aristocratici come cavalieri Florio e de Knyff, i conti Kolowrat e Constantini, i baroni de Caters, de Crawhez, de Rothschild, l'onorevole Charles Rolls o personaggi vicini alle famiglie regnanti (Hohenlohe, von Bayern, Orloff...). Uno di loro era il giovane fratello del Kaiser Guglielmo: il Principe Enrico di Prussia che fu non solo un amante delle gare ma anche un 'illustre' inventore (secondo alcune fonti fu lui ad inventare il tergicristallo) e un organizzatore di competizioni, dando il suo nome ad almeno 4 auto sportive: la **Benz** 'Prinz Heinrich', la **Austro-Daimler** 'Prinz Heinrich', la **Vauxhall** 'Prince Henry' e la **Deutz-Bugatti** 'Prince Henri'.



1909: Ettore Bugatti al volante della **Deutz-Bugatti** di Colonia prima della Coppa Prinz Heinrich.

Ultima ma non meno importante la vittoriosa performance del Principe Scipione Borghese alla famosa gara mondiale Pechino-Parigi nel 1907 con l'**Itala** che è rimasta nella memoria di tutti.



I **sovrani** stessi erano parte dei giochi motoristici e la loro motivazione non era necessariamente nazionalistica:

» Nel 1892 il Bey di Tunisi acquistò una 'fuoriserie' **Peugeot Type 4**.

» Re Edoardo VII d'Inghilterra fu iniziato su una **Daimler** nel 1899 da Lord Montagu di Beaulieu. Sua Maestà fu così entusiasta che ordinò che le stalle di Buckingham Palace fossero parzialmente trasformate in garage. Sembrava che lui volesse addirittura che le auto rimpiazzassero i cavalli alla successiva incoronazione... 'shocking'?

» La **Rolls-Royce** non aspettò il recente boom asiatico per essere venduta in India: che dire della commercializzazione delle Rolls-Royce senza vendere al Maharajah?



Peugeot Type 4 (Museo Sochaux -Fr)



Con una trentina di **Rolls-Royce**, il maharajah di Bharatpur era colui che possedeva il record tra i proprietari di questo prestigioso marchio che si sostituì ai tradizionali elefanti. Questo esemplare del 1925 era stato appositamente equipaggiato per la caccia alla tigre (numerosi fari per la caccia di notte, tetto apribile per la posizione di tiro, paraurti anti-bufalo, ali rinforzate in alluminio per permettere alle vedette di prendere posizione, per non parlare degli interni ricoperti d'avorio, d'argento e di altri materiali preziosi...).



1911 **Rolls Royce** 'Roi des Belges' type coach by Barker, il fornitore londinese di carrozze per la corona britannica dal 1710.

PRICE LIST.		
LONDON BUCKINGHAM AND DERBY		
	SHORT CHASSIS	LONG CHASSIS
THE COMPANY'S (INCORPORATED) Motor BARRER & Co., Ltd. have recently given notice of an increase in their prices for Coaches, the price of 40-45 hp. Six-cylinder Rolls-Royce Coach, four-seater with leather bodies complete with or without upholstery -		
STANDARD SIZE ENTRANCE	£1,100	£1,150
SIX SEATER TOURING CAR (Six-cylinder) with	£1,100	£1,150
Rolls-Royce 2000 cc. Six-cylinder with leather bodies	£1,100	£1,150
SIX SEATER LANDAULET with "Rolls-Royce" Motor and leather bodies	£1,150	£1,150
SIX SEATER LANDAULET in oak with leather upholstery		£1,150
UPPERSE in BRASS		£1,150
ROLLS-ROYCE 2000 cc. Six-cylinder with Running Gear and Exhaust and Drive Shafts		£1,150
UPPERSE LANDAULET (Six-cylinder) with leather upholstery and Six-cylinder		£1,150
PRICE OF CHASSIS including Tax	£800	£800

» Re Leopoldo II del Belgio usava risiedere spesso nella sua villa 'Leopoldia'* a Saint-Jean-Cap-Ferrat, vicino a Nizza, la città dove il Console Emil Jellinek distribuiva le Mercedes al ricco mercato VIP di Monaco e della Costa Azzurra. Sua Altezza Reale acquistò diverse **Mercedes** 'Simplex' (v. cap. I) sia per sé che per i suoi amici (e amiche). Dal momento che era alto 1,98m, Sua Maestà richiese dei sedili posteriori più confortevoli sulla sua Mercedes. Questo nuovo design finì per diventare una caratteristica standard - chiamata 'Re del Belgio' - per tutti i costruttori di auto di lusso, come si può vedere dal listino prezzi ufficiale di **Rolls-Royce**: le cifre in sterline** sono astronomiche per il 1908!

* La Villa 'Leopoldia' a Saint-Jean-Cap-Ferrat verrà venduta più tardi alla famiglia Agnelli.

** Il prezzo di una **R-R** a due posti era equivalente a 35000 ore di lavoro salariato in Inghilterra. Oggi, in Francia, lavorando solo 35 ore la settimana l'acquisto di questa macchina equivarrebbe a 22 anni di lavoro. In 6 anni Henry **Ford** aumenterà i salari e abbasserà il prezzo del modello **T** a 525\$, equivalenti a 800 ore di lavoro salariato negli Stati Uniti (cambio 1900>1914: 1 £=5\$)



INSERTO



» Lo zar Nicola II era anche lui un appassionato di motori: un modello fu addirittura chiamato **Delaunay-Belleville 'SMT'** (= 'Sa Majesté le Tsar'). Lenin si rifiutò di accettare la consegna di una **Delaunay-Belleville** ordinata prima della rivoluzione di ottobre perché era troppo arrogante secondo le concezioni bolsceviche: quest'auto estremamente sofisticata non fu mai consegnata ed è 'sopravvissuta' nella bellissima collezione Gianadda a Martigny (Svizzera).

» Il leader comunista tuttavia superò la sua frustrazione ordinando per se stesso non meno di nove 'più proletarie' **Rolls-Royce** fra quelle, due semicingolate nel 1919.

» Re Alfonso XIII di Spagna possedeva diverse auto fiammeggianti. Il suo nome fu dato a un modello della **Hispano-Suiza**. Un altro dei suoi fornitori, **Delahaye**, non temeva di ricavare profitto dalla sua clientela reale tanto da promuovere i loro nomi nelle sue pubblicità. Oggi sarebbe ugualmente tollerato un simile marketing... e sarebbe con o senza 'royalties'?

» Infine Re Vittorio Emanuele III beneficiò lui stesso di queste 'royalties' presentando personalmente presso le officine della **Fiat-Lingotto** un modello 510 a Re Alberto I del Belgio (in piedi in abito grigio chiaro) e alla Regina Elisabetta suoceri del principe ereditario Umberto ?



Museo Lenin Mosca





Dall'inizio dell'automobile i tre tipi di energia si sono commercializzati ciascuno per i propri meriti:

VAPORE

Per i Francesi gli inventori sono: Papin (che immagina il motore a vapore a pistone mentre fugge dalla Francia di Luigi XIV a causa dell'intolleranza religiosa durante la 'Revoca dell'Editto di Nantes') e Cugnot (con il suo veicolo militare a vapore - 'Fardier' - sotto Luigi XV nel 1771). Contemporaneamente James Watt aveva migliorato il motore a vapore di Newcomen con doppio effetto ed un dispositivo di condensazione.

In Inghilterra, nella prima metà del 1800, le locomotive da strada a vapore di Murdock, Trevithick (il padre della 'Puffing Devil'), Hancock, Griffith, Gurney o Rickett diventarono popolari. Questo nuovo mezzo di trasporto richiedeva almeno due conduttori: uno alla manovra, il conductor, e l'altro, lo 'chauffeur', a riscaldare la caldaia dopo l'alimentazione (o combustione 'esterna').

Il contemporaneo successo della ferrovia di Stephenson e drammatici incidenti stradali, sanzionati dalla legge (il primo decreto 'Locomotive Act' nel 1861), rovinarono il futuro di queste



La locomotiva a vapore da strada britannica intorno al 1840



La 'Nouvelle' uno degli ultimi pullman di Amédée **Bollée** costruito nel 1880 e ancora abbastanza all'avanguardia da partecipare 15 anni dopo alla gara 'Parigi-Bordeaux-Parigi'.

'locomotive da strada'.

Ben presto apparvero altrove veicoli simili, come quello di **Bordino** in Italia o di **Dietz** e **Bollée** in Francia, un fonditore di campane di Le Mans, che assemblò diligenze per il trasporto pubblico.

Tuttavia il genio umano continuava a sognare la locomozione privata.

Nel 1889 Léon Serpollet, associato all'industriale Armand Peugeot, espose un triciclo a vapore (p 20 in basso a sinistra) all'Esposizione Universale di Parigi nel 1889, (anno della Tour Eiffel).



1854: Landau di **Bordino**
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino.



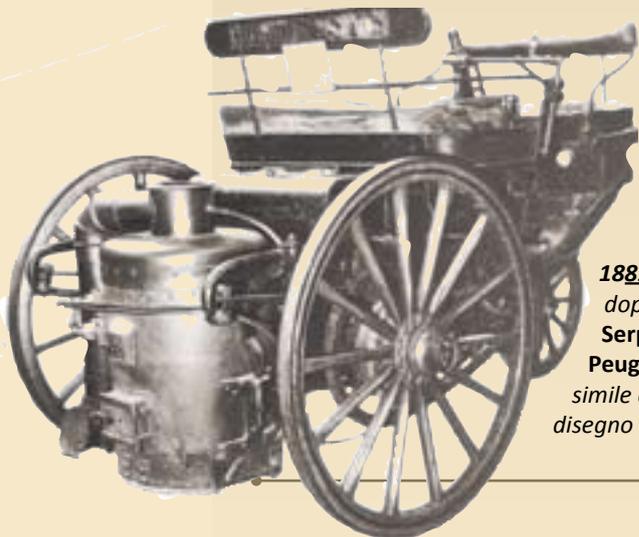
Sia Serpollet, sia Bollée avevano semplificato il modo di guidare delle macchine a vapore.

Tuttavia la nuova procedura iniziale di 'vaporizzazione istantanea' richiedeva ancora almeno 15 minuti, pulizia frequente e ricarica costante di acqua. Nonostante ulteriori miglioramenti sui condensatori e circuiti chiusi dell'acqua, l'autonomia di marcia rimase limitata. Le macchine a vapore erano, però, veloci

e silenziose, e questo spiega perché **Stanley** le produsse negli Stati Uniti fino al 1927, cento anni dopo che un lungimirante vignettista inglese aveva immaginato un triciclo a vapore che si avvicinava alla futura realtà per almeno due ragioni: la somiglianza con quello di **Serpollet-Peugeot** e la rappresentazione in strada dei distributori ambulanti di carbone, prefigurazione degli odierni benzinai.



1829: La vignetta inglese "Modern Prophecy" del triciclo e del carbonaio già troppo caro ('so D...d dear') era incredibilmente visionaria eccetto l'improbabile posizione dello 'chauffeur' abbracciato al caldo camino di scarico dei fumi.



1889: 60 anni dopo, il triciclo Serpollet-Peugeot molto simile a quello del disegno del 1829.



1909: 80 anni dopo, il carburante liquido si vendeva in bidoni 'AUTOMOBILINE' da 5 o 10 litri. Fin dalle origini, come oggi, l'automobile è stata considerata dai politici una vacca da mungere. La foto ritrae un venditore con l'imbuto in mano che offre carburante alla periferia di Parigi, perché in città la vendita era soggetta a tassazione più elevata. Oggi si ricorre a motivi ambientali per fare lo stesso e tassare di più chi vuole accedere ai centri delle città.



ELETTRICITÀ

Intorno al 1900 sulla West Coast degli Stati Uniti, le macchine elettriche erano abbastanza popolari per diverse ragioni... una anticipazione del futuro?

Nella seconda metà del XIX secolo, i francesi Planté e Faure avevano sviluppato la batteria al piombo e acido solforico. Qualche tempo dopo, verso il 1890 iniziò in Francia e negli Stati Uniti la prima produzione di auto elettriche. In breve tempo, in confronto agli altri veicoli, le persone ne apprezzarono la semplicità di guida: non c'era bisogno dell'estenuante esercizio del gomito per 'accendere' il motore, e nemmeno la forza erculea per azionare leve di velocità predisposte a sonore grattate o pedali per frizioni approssimativi e saltellanti. Invece questo veicolo elettrico era una 'city-car ideale', silenziosa, inodore e priva di vibrazioni.

Diventò rapidamente una bella auto per medici, che andavano a visitare i pazienti, così come un giocattolo alla moda per le 'contente' signore della 'buona società'. Totalmente consapevoli del profilo dei loro clienti, gli industriali reinvestirono i risparmi sui costi di una meccanica non sofisticata in rifiniture più piacevoli e in lusso. Fin dall'inizio, le tre principali mancanze dell'auto elettrica non erano un impedimento per questo nuovo mercato americano di 'nicchia':

» *l'invecchiamento delle batterie* (3 anni) era meno di un problema perché i liberi professionisti invece di comprare un'auto spesso ne noleggiavano una presso le

compagnie di taxi (la famosa Columbia Electrics fondata nel 1900 a New York) ogni volta che ne avevano bisogno;



Chi riconosce il futuro presidente degli Stati Uniti del 1953 Eisenhower al volante di una **Rauch & Lang** elettrica del 1914?



» *il peso delle batterie* era di 400 kg per un'auto privata, fino a 1000 kg per i Taxi che già allora, nei loro garage, erano attrezzati per la sostituzione delle batterie scariche con altre pronte e già cariche.

» *l'autonomia limitata* (+/- 50Km o di più se a velocità limitata) ristretta ad un utilizzo cittadino non era rilevante dal momento che le strade di campagna non erano ad ogni modo adatte per gite turistiche.

Comunque, l'adozione dello starter elettrico per la prima volta sulle macchine a benzina (**Cadillac 1912**) sarà uno degli elementi che fecero crollare le vendite delle automobili elettriche.

Anche in Francia la limitazione dei veicoli elettrici di percorrere le lunghe distanze rimase un handicap per la loro commercializzazione. **Jeantaud**, leader del mercato delle auto elettriche fino alla sua cessazione nel 1906, partecipava spesso alle gare e per provare la comodità operativa delle macchine, dovette curare la logistica.



La corsa Parigi-Bordeaux-Parigi del 1895: questa **Jeantaud** n°25 poteva contare su 38 batterie esibite su ben 1200 km.



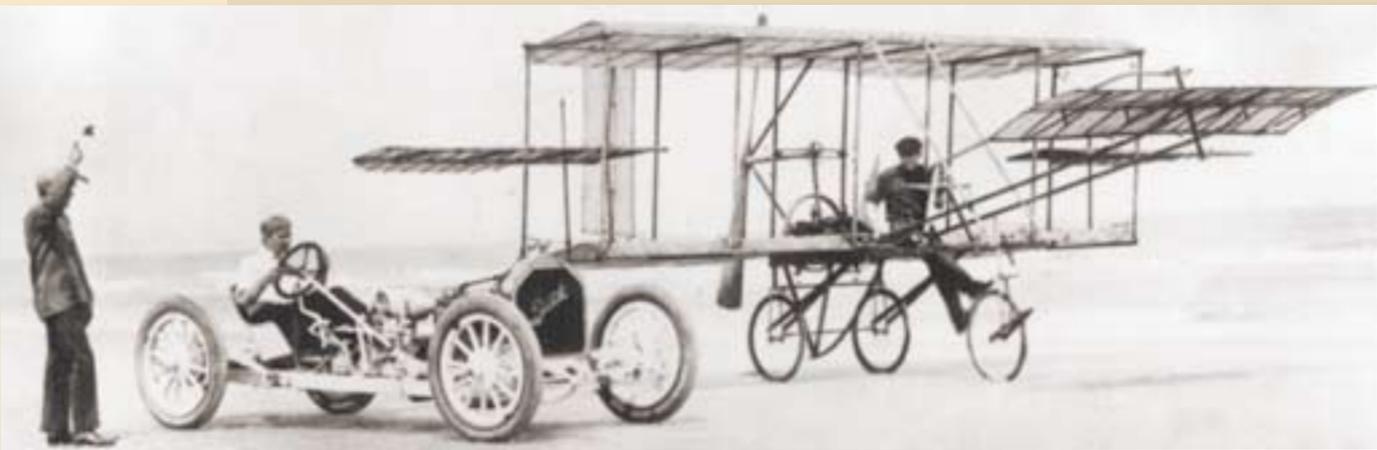
BENZINA

Il motore a benzina (o combustione 'interna') era moderno sotto tutti gli aspetti perché traeva vantaggio dalle invenzioni del XIX secolo come l'acciaio (lavorazione, qualità e utensili), elettricità (batteria e induzione), vulcanizzazione della gomma con zolfo (Charles Goodyear 1839), trivellazione del petrolio ('Colonel' Drake 1859).

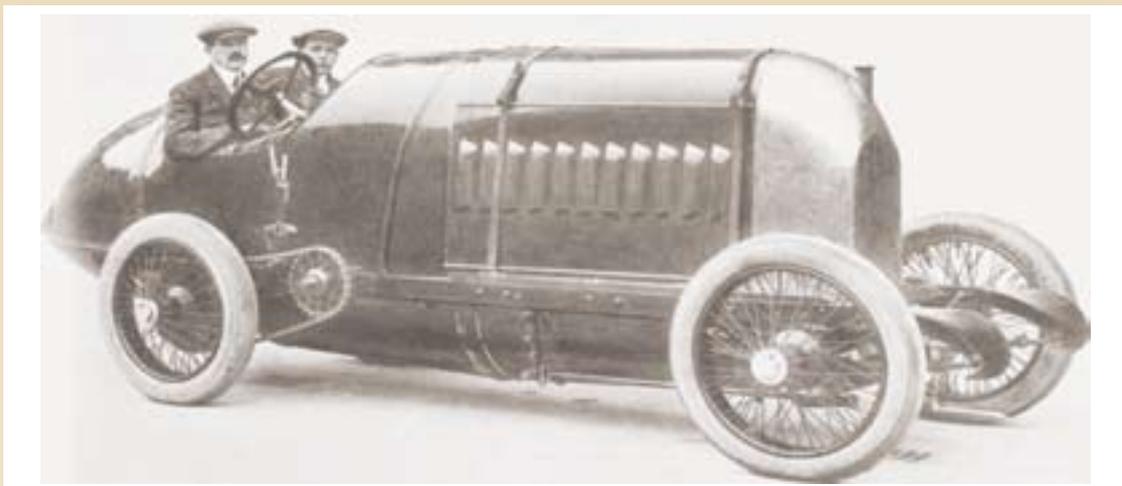
Tuttavia ci volle del tempo prima che le auto a benzina superassero le loro rivali a vapore ed elettriche. L'impulso decisivo venne dalla più impressionante invenzione dell'inizio del XX secolo: **l'aviazione**.

Nel 1890 Clément Ader riuscì a volare per 50 metri su 'Eole'. Poiché questa macchina pionieristica era alimentata da un piccolo motore a vapore a due pistoni, il progresso avrebbe dovuto aspettare fino al 1903, quando i fratelli Wright puntarono sulla nuova opzione a benzina. Fortunatamente non erano così avventati da far volare in cielo del carbone pesante, acqua per l'ebollizione o perfino numerose batterie in piombo. Naturalmente quello di cui l'aviazione aveva bisogno era riduzione di peso e la sola opzione energetica **sostenibile** era diventata la benzina...

...Stava decollando una nuova era per l'umanità.



1908: la prima gara tra 'terra e cielo': una **Buick** con un grande motore che sfida uno dei primi aeroplani o viceversa?



Fiat S.76: un cofano monumentale per un motore gigante! L'auto fu esclusivamente prodotta per sfidare i record di **Blitzen-Benz** su una pista diritta. Sebbene avesse raggiunto a Ostenda una performance molto simile, non fu mai omologata. Da notare sulla parte anteriore, sotto il radiatore a forma di pera, l'aerodinamico becco d'aquila: fu questa una caratteristica disegnata per ridurre il 'valore Cx'?



Gli anni 'pionieristici' dell'aviazione corrisposero con l'ultima parte di un periodo che fu coperto per $\frac{1}{4}$ di secolo dal motore a benzina. Fino ad allora la potenza poteva essere incrementata soltanto aggiungendo cilindri o aumentando la loro capacità volumetrica (cm³). Eppure durante lo stesso periodo (dal 1885 al 1910) l'efficienza del motore raddoppiò da 4 a 8 cavalli potenza per 1000cc e da 600 a 1200 giri al minuto (RPM). Per esempio la **Fiat Grand Prix** di Nazzaro del 1907 sviluppava 130 cavalli da un motore di 16.200cc. La **Fiat S.76** del 1911, ancora più grande della precedente, richiese un gigantesco motore a 4 cilindri di 28.353cc (con 3 candele per cilindro) che sviluppava 300 cavalli.



A causa di questa escalation volumetrica le auto ebbero la possibilità di rimanere più veloci degli aeroplani fino all'inizio del 1910, quando i regolamenti delle gare cercarono di limitare le dimensioni del motore.

Come risultato di questi vincoli un approccio più **sostenibile** permise di triplicare l'efficienza del motore in 5 anni da meno di 10 a quasi 30 cavalli per 1000cc. Alcuni di questi miglioramenti ante-guerra sono ancora considerati come abbastanza moderni dopo un secolo:

Vedremo nei prossimi capitoli i miglioramenti sulle auto nel dopoguerra grazie ai motori degli aerei. Naturalmente le necessità militari incoraggiarono un collegamento molto stretto tra questi due tipi di industria. Il progresso dell'aviazione durante la prima guerra mondiale provò la **sostenibilità** finale del motore a benzina sull'efficienza e sull'affidabilità e allungò la lista dei grandi marchi impegnati in cielo e in terra. **Voisin** e **BMW** passarono dall'aviazione all'automobile e i loro emblemi lo ricordano anche visivamente.

- › multi-valvole: 1908 **Delage, Fiat** (S61 corsa) seguita da **Isotta Fraschini, Peugeot, Alfa Romeo, Bugatti, Daimler...**
- › albero a camme in testa: **Fiat** nel 1908, **Deutz** nel 1909 (disegnato da Ettore Bugatti), **Peugeot** nel 1912, **Bugatti, Alfa Romeo...**
- › carter a secco: **Peugeot, Delage** 1912...
- › cambio a 5 velocità: **Delage** 1912...
- › doppia accensione (twin spark): **Germain** (Belgio) 1903, **Fiat** 1908, **Daimler** 1911, **Alfa Romeo, Benz** 1914



Il simbolo della **BMW** è una visione ottica dell'elica rotante.
Design di Raphael Cruyt.





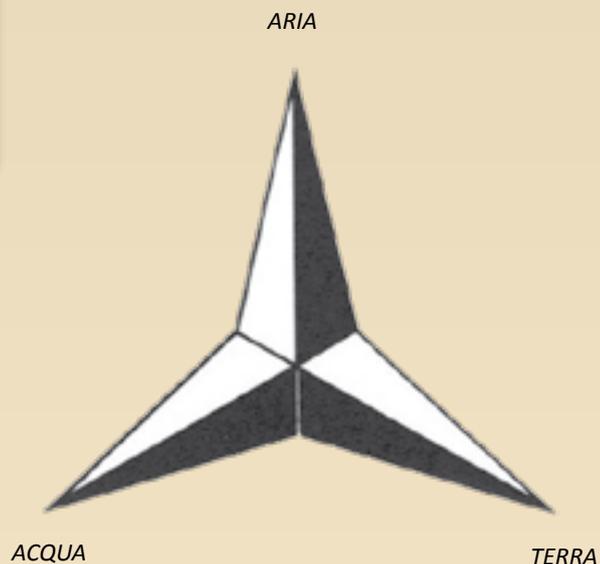
Altri passarono dall'automobile all'aviazione: **Armstrong Siddeley**, **Bentley**, **Rolls Royce** (Charles Stewart Rolls fu il secondo pilota nel Regno Unito al quale fu rilasciata una licenza di volo e il primo inglese a volare non-stop sulla Manica andata e ritorno prima di precipitare qualche settimana più tardi a soli 32 anni al meeting aeronautico di Bournemouth), **Ansaldo**, **Alfa Romeo**, **Fiat**, **Isotta-Fraschini**, **Hispano-Suiza**, **Bugatti** e ultima ma non meno importante... **Daimler-Mercedes**.

Gottlieb **Daimler** era morto da tempo, quando Orville Wright compì nel 1903 il suo storico volo su una spiaggia del Carolina del Nord. Se si osserva il disegno di **Daimler** del 1873 in cui è mostrata una stella, capiamo che stava illustrando la sua ambizione di vita per il 'motore universale': un triplo destino indicante aria, acqua e terra.

Nel 1909, 36 anni più tardi, i suoi successori brevettarono questo disegno visionario.



La **Hispano-Suiza** si trovava a Bois-Colombes vicino a Parigi in Rue Georges Guynemer, l'eroe aeronautico 1914-18 dell'Escadrille des 'Cigognes', motorizzata da Hispano-Suiza.



CAPITOLO III

Sostenibilità nel 1900: cavallo o macchina?



INSERTO

di Dominique Cruyt

Conoscete Léon Vurpillod?

No. Eppure è lui che, per primo nella storia, ha realizzato il nostro comune *'sogno sostenibile'* acquistando un'auto a benzina. L'agiografia meccanica francese parla del 17 febbraio 1890, quando **Peugeot** consegna al suo cliente n°1, il suo quadriciclo n°1 equipaggiato da un motore **Panhard e Levassor**, fabbricato su licenza **Daimler**. Se

alcuni storici preferiscono collocare questo avvenimento qualche mese più avanti, importa comunque poco quale sia la data esatta, quando si sa che per arrivare a questo punto, ci sono voluti 5500 anni di lenta *evoluzione* dopo l'invenzione della ruota da parte dei Sumeri....cioè 55 secoli durante i quali il cavallo è rimasto l'unico e incontestabile re della mobilità individuale...



Le prime illustrazioni della ruota in Mesopotamia che risalgono al terzo millennio avanti Cristo: qui la tomba reale d'Ur, città di Abramo secondo la Bibbia

I punti di analogia tra il cavallo e l'automobile sono numerosi.

Durante la storia il cavallo fu associato all'uomo per incarnare la sua posizione sociale, il suo potere e la sua gloria. In tutte le città storiche l'arte statuaria ne è

testimonianza, compresi i luoghi dove meno ci si aspetta: dietro un piccolo canale a Venezia si erge la statua equestre di Colleoni, fiero condottiero, capolavoro del Verrocchio rappresentativo del Rinascimento. La più nobile conquista dell'uomo è anche il suo complice più intimo all'epoca delle grandi conquiste così come

nelle disfatte, sia che si tratti di Alessandro il Grande che cavalca trionfalmente Bucefalo lungo il Gange o di Napoleone al tempo delle sue duplici sconfitte. Tra i 110 cavalli della sua personale scuderia, è sempre con gli stessi due campioni che l'imperatore tentò di sfuggire alle avversità: *Marengo*, dal nome della sua gloriosa vittoria contro gli austriaci nel 1800 vicino ad Alessandria, e del quale il nemico inglese ammirato ha mummificato lo scheletro per esporlo all'Imperial War Museum di Londra; e *Tauris*, inesauribile specialista del 'rallye d'endurance' al tempo della dolorosa ritirata di Russia; al ritorno dall'Isola d'Elba nel risalire fino a Parigi e infine, nel 1815, sul campo di battaglia di Waterloo al quale sopravviverà.

Alla fine di questo capitolo illustreremo attraverso alcuni emblemi come l'automobile non si sia mai allontanata totalmente dai simboli animali in generale (v. pag.54) ed equini in particolare (v. pag43).

Due illustrazioni, lontane 2300 anni l'una dall'altra, confermano che attraverso





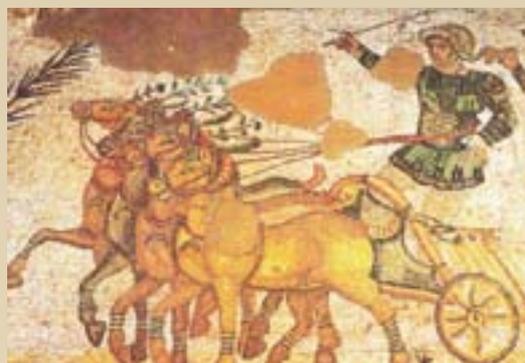
Logo delle automobili **Stanley** 1899-1927 (Mass., USA).

l'antropomorfismo cavallo-veicolo, il *sogno umano*, malgrado la sua evoluzione, è costantemente simile e quindi atemporale.

Nel 1900 la Francia è il paese più rappresentativo della nuova locomozione visto che conta circa 3.000 automobili particolari tanto quanto il resto del mondo. Solo a Parigi ci sono circa 1.000 vetture, considerate però delle intruse a fronte dei 100.000 cavalli che quotidianamente battono il selciato della capitale. Questi 100.000 cavalli per 2,6 milioni di parigini, si dividono numerose attività non sempre invidiabili:

- › il trasporto pubblico (31 linee di tramvia e 25 omnibus all'imperiale, tutti trainati da cavalli su 450 km dei quali 200 su rotaie);
- › la forza motrice equina, rimpiazzata progressivamente da macchine elettriche o a vapore;
- › il mantenimento dell'ordine;
- › i servizi comunali della rete viaria;
- › il trasporto delle merci;
- › il trasporto individuale (ivi compresi 15.000 'fiacre' o tassi trainato da cavalli);
- › e infine il tempo libero.

Sempre nel 1900 a Berlino c'erano più di 8.000 fiacre contro i soli 1.500 di Londra, già fornita di metropolitana e di 1.500 omnibus a cavalli. A Roma c'erano soltanto 10 linee di omnibus e 15 di tram, quasi tutte autotrainate. Il cavallo era quindi coinvolto nella maggior parte delle attività umane e siccome l'automobile non era attesa, né tantomeno benvenuta dai più, il suo ingresso fu dalla porta di servizio, quella del tempo libero. Il paradosso



Villa Casale: Mosaico del IV° Sec. A.C (foto: 'Arte e Storia della Sicilia' Casa Editrice Bonechi – Firenze)

vuole che un secolo più tardi, la sola vera attività che il cavallo ha mantenuto nei paesi sviluppati è proprio legata al tempo libero: l'equitazione.

Ma nel 1900, per considerare la sostituzione progressiva del cavallo in tutte le altre attività, il cammino era ancora lungo e meno evidente di quello che poteva apparire, dal momento che ci sarebbe stato bisogno di:

- › convincere gli 'autofobici', un'etnia lontana dall'essere in estinzione a quei tempi;
- › e soprattutto provare la *sostenibilità* tecnica ed economica dell'automobile.

Per un lungo periodo, protagonisti e detrattori si sono accusati attraverso campagne stampa a colpi di argomenti inconciliabili, spesso irrazionali e lontani dall'essere fuori moda anche oggi.



Nel 1900, davanti alla Gare de l'Est a Parigi, con meno di un'automobile per 100 cavalli, il mercato è promettente.



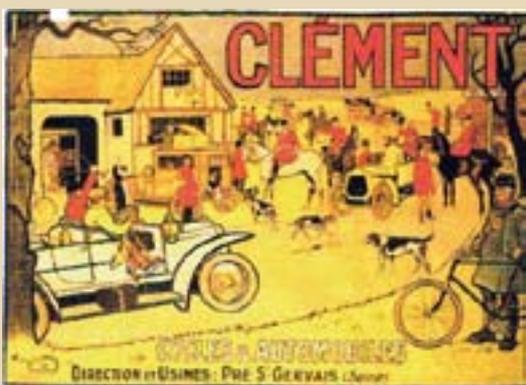
1. L'automobile costava cara

Il costo della maggior parte delle automobili, al quale si aggiungeva la manutenzione e l'autista, era esorbitante, l'equivalente di un'abitazione borghese dei quartieri alti. Questa pubblicità **Daimler** del resto rifletteva perfettamente a quale tipo di clientela 'nobile e gentry' si rivolgeva la 'GRANDE CARROZZA SENZA CAVALLI'. Malgrado l'assenza del cavallo, visione alla quale l'occhio umano doveva ancora abituarsi*, questo 'vagoncino' offriva molto di più: la potenza di 6 cavalli e una nuova libertà!

(* esattamente come ai giorni nostri dove l'assenza del rumore delle auto elettriche può essere pericoloso)



Passeggiata sulle colline e prestazioni vicina ai 20 km orari (12 miglia) per sportivi fortunati.



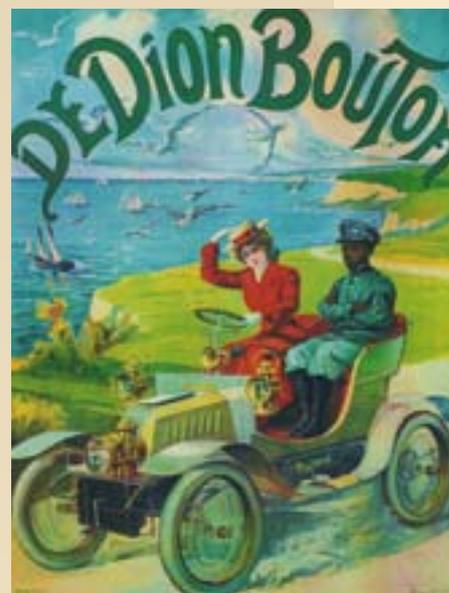
Intorno al 1900 a caccia alla corsa, o negli anni '30 al polo, la stessa complice complementarietà tra il cavallo e l'automobile nel divertimento di lusso.

Il costo 'eclettico' si è gradualmente ridotto grazie a progressi tecnici costanti, ma l'automobile resterà per lungo tempo un prodotto di lusso anche se il tempo libero cesserà di essere la sua sola finalità.

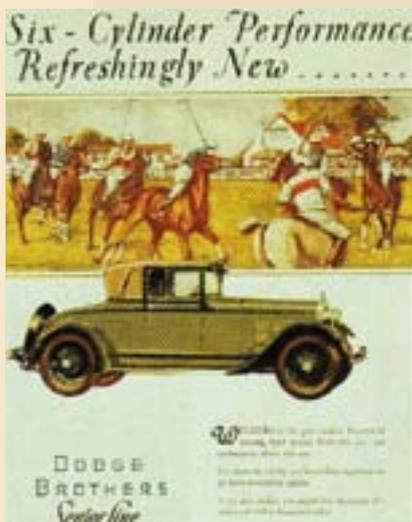
Il sesso maschile non aveva il monopolio del tempo libero. La duchessa d'Uzès fu la prima

donna ad ottenere la patente di guida nel 1898, appena due anni dopo la sua introduzione. L'anno seguente sempre lei fu la prima a farsi fare una multa per aver superato

i 12 km orari in piazza Saint Augustin a Parigi. La storia non dice se la duchessa, pronipote della vedova Cliquot, abbia celebrato questa multa con dello champagne. Prima del 1914 la maggior parte delle famiglie fortunate aveva la propria automobile. Evidentemente la vocazione primaria di questo nuovo mezzo di trasporto non era quella di facilitare la locomozione della gente comune, malgrado i numerosi tentativi in favore della vettura popolare nel 1910, nel 1920 e soprattutto negli anni '30. La vera apertura del mercato alla classe operaia aspetterà le Volkswagen e Fiat Topolino, e in seguito soprattutto i 'golden sixties': bisognerà attendere tre generazioni, delle quali la prima ancora non si era del tutto affrancata dal cavallo.



La pubblicità decantava il lato avanguardista delle donne socialmente emancipate e capaci loro stesse di 'portare a passeggio' i loro autisti. Un modo per dimostrare quanto fosse facile guidare.





2. L'incompatibilità tra il cavallo e l'automobile

Immaginiamo oggi una circolazione urbana che si svolga permanentemente in un megacentro equestre: eppure era questo quello che accadeva nel 1910 come ci mostrano queste due immagini intorno a Piccadilly Circus. Il traffico era il teatro di un confronto incompatibile, animato da carrozze a tiro dalla predominanza imprevedibile intorno a una minoranza di automobili, i cui motori si surriscaldavano al minimo ingorgo. Ma

quello che l'automobilista temeva di più era il timore permanente di una foratura, fastidiosa da riparare, causata dalla presenza dei chiodi di ferri di cavallo sulla carreggiata (v. illustrazione Bibendum pag.14), unita alla qualità rudimentale dei pneumatici. Questa testimonianza caotica del centro-città di una volta sembra 'insostenibile' nella vita di oggi visto i rischi di ingorgo e inquinamento, di cui ripareremo più avanti.



A Londra, l'ingorgo di cavalli portò all'inaugurazione del 'metro' a vapore nel 1863, che diventò 'underground' a elettricità nel 1890, ma per molto tempo ancora, come in queste immagini del 1910, la circolazione è rimasta caotica e il flemmatico 'Bobby' in piedi davanti alle rare automobili, non poteva farci niente.

3. La paura del cavallo verso l'automobile

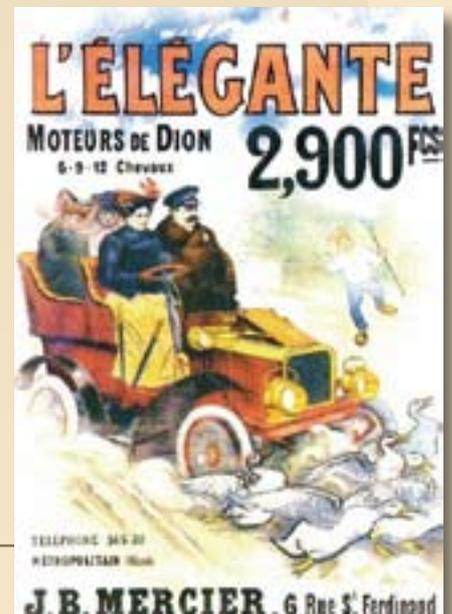
A causa del grande sviluppo delle ferrovie, le diligence avevano abbandonato le strade provinciali. Per le legge dell'entropia dove gli

spazi vuoti vengono colmati, queste zone erano diventate nuovo terreno di pascolo da parte di animali di fattorie vicine alle strade. In campagna il trasporto era essenzialmente locale e l'arrivo di un'auto era vissuto come un'intrusione. Il 'baccano' provocato dagli scoppi

amplificava la sensazione di velocità e paura. All'incrocio con i nuovi bolidi, i cocchieri non domavano più la loro cavalcatura. Tutta la vita locale si trovava coinvolta in questo 'chiasso' a cominciare dagli animali da cortile che avevano preso l'abitudine di beccare sulle banchine stradali.



Il passaggio di un'automobile provocava il panico in campo aperto tanto che il pollame lottava per la sua sopravvivenza... (disegno Thor, l'Année Automobile)

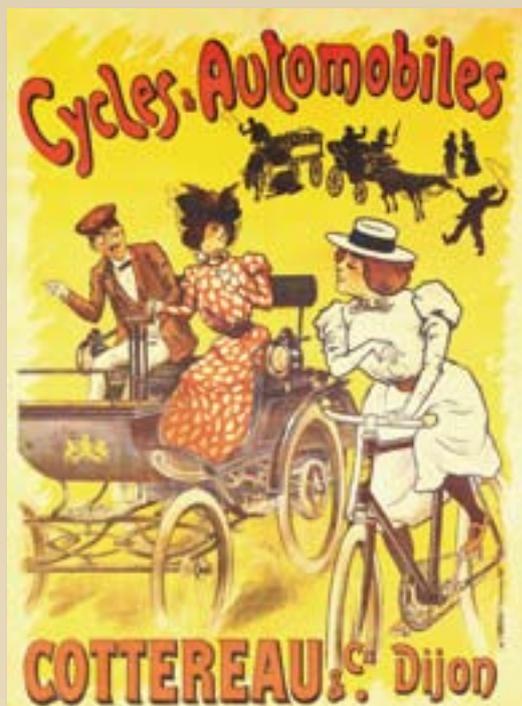




4. La diffidenza dell'automobile nei confronti del cavallo

In realtà il cavallo era già mortalmente pericoloso senza l'automobile. In Francia i primi elementi statistici censiti su una parte del traffico, le linee regolari delle diligenze, danno conto di 1.000 morti per 32 milioni di abitanti nel 1821. Estrapolando questa infortunistica dall'insieme dei trasporti pubblici e privati, le cifre sarebbero spaventose. Considerando la mortalità dai chilometri percorsi, dal momento che all'epoca si viaggiava molto meno, l'uomo moderno non si sposterebbe più da casa sua! La stampa rilanciava regolarmente il dibattito, come nel 1906, alla morte accidentale di Pierre Curie, Premio Nobel per la fisica, travolto da una carrozza trainata da cavalli. Accanto alla pubblicità delle automobili lo sfruttamento degli argomenti legati alla mancanza di sicurezza del cavallo non si era fatto attendere.

Così come Random E. Olds che aveva conservato della sua origine rurale una certa diffidenza verso i cavalli. Non ne sopportava né l'odore né il loro carattere e qualcuno sostiene che questa avversione abbia avuto un certo peso nella sua motivazione di imprenditore automobilistico. La stessa pubblicità negli Stati Uniti e in Italia del suo modello principale 'la Curved Dash' uscito nel 1902, aveva come principale tema conduttore quello di denunciare il lato irrazionale dell'animale in confronto alla



Una 'civile' chiaccheratina tra 'Bici & Automobili' in una passeggiata mondana, mentre più indietro i 'brutti-indigenti' si accanivano a domare i loro cavalli.

sicurezza dell'automobile.

"Infatti la pubblicità del modello 'Curved Dash' del 1902 usata negli Stati Uniti e in Italia denunciava chiaramente il lato capriccioso dell'animale. In Inghilterra, paese da sempre vicino al cavallo, sarebbe risultata, invece, quantomeno inopportuna se non addirittura controproducente."



Olds non esitava a coprire di impropri sia il rischio di incidenti, sia 'l'errore della natura di aver dotato il cavallo di intelligenza', perché malgrado il gentile scudiero gli porti dell'avena, l'animale preferisce imbizzarrirsi.



5. Eccessi di ogni tipo

Gendarmi in imboscata e sanzioni arbitrarie erano le armi di una polizia autofobica. L'eccesso di velocità era 'valutato' a vista e l'inseguimento si faceva a piedi, in bici o a cavallo. Le tariffe delle multe erano discriminatorie perché l'automobilista pagava per una stessa contravvenzione 3 volte di più di un ciclista e 6 volte di più di un cocchiere. I politici locali, per incoraggiare l'ostilità retrograda e invidiosa dell'elettorato, moltiplicavano i regolamenti abusivi senza che la mancanza di uniformità legale



vendite, ma non poteva però essere un salvacondotto per schiacciare ogni forma di vita che si parasse di fronte al veicolo. Si arrivò addirittura alla spacconeria ed a superare al cattivo gusto.



Nacque così la competizione automobilistica che sublimò nello sport questa forma di aggressività. L'automobile trasferiva quindi la propria immagine, da giocattolo per ricchi arroganti a nuovi ruoli di sfide e progresso tecnologico.

Un altro eccesso, tristemente alla ribalta ai giorni nostri, era l'alcoemia. L'ebbrezza al volante era giudicata 'olfattivamente' dalle Forze dell'Ordine e ovviamente nessun



Le vetturine **Mot-Saralegui**, al colmo del sarcasmo si autoqualificava 'LA PIÙ SICURA', sì...ma per chi, l'autista, il pedone o il pollame?

preoccupasse il potere centrale. Solo il boicottaggio, in vigore in alcuni comuni troppo 'integralisti' come Saint-Quentin, fu dichiarato illegale perché contrario alla libera circolazione. Se il passaggio vi fu finalmente consentito era solo a passo d'uomo. Anche se abolito nel 1896 il 'Red Flag Act' d'oltre Manica, del quale si erano tanto burlati nel Continente, contava ancora molti emulatore

esame del sangue era effettuato in caso di incidente. Nel contesto poco permissivo della Monaco di Baviera del 1932, gli esperti medici collocavano il livello critico di alcol, capace di alterare le facoltà di guida, intorno ai 4 grammi % ! Per nulla sorprendente se si pensa che bere un gocciolo al volante era un piacere da non rifiutare...



...soprattutto si trattava di un 'Bris' un vino di Sauternes per intenditori!! Per il pic-nic speriamo che la signora abbia previsto il foie gras che si sposa perfettamente con questo Bordeaux dolce ed inebriante.

nella vecchia Europa. L'elogio dell'ebbrezza della velocità, che in Italia trovò la sua massima espressione nei versi del "Poeta Vate" Gabriele D'Annunzio, fu un buon argomento per favorire le

Il manifesto dell'artista belga Gaudy, per di più superbo dal punto di vista grafico, mostra l'apologia della fatalità.

Lo sguardo 'sorridente e carismatico' di Chronos, nel brandire gli spettri della falce e della clessidra, invita gli spettatori ad un'atmosfera di 'FESTE E CONCORSI' dei più gioiosi !





6. Che ne pensavano gli ecologisti?

I 'paleo-ecologisti' dell'anno 1900 erano dei ferventi autofili, lo sapevate? Nei centri urbani il cavallo poneva un reale problema di pulizia e di pubblica sanità.

A Londra, per un pugno di penny, si occupavano della raccolta dello sterco un reggimento di sfaccendati ragazzini di strada, i cosiddetti 'dirty boys'. I più furbi rivendevano la loro raccolta come concime e raddoppiavano i loro guadagni.

A Parigi, fu fatto un concludente esperimento sulla più bella strada del mondo: il viale centrale degli Champs Elysées era riservato alle automobili, i viali laterali ai cavalli.

Mentre il centro del viale rimaneva pulito, escrementi di animali si accumulavano continuamente sulle banchine, vicino alle abitazioni, già inquinate dal chiasso delle ruote con cerchiature ferrate e dalle grida degli strilloni (straccivendoli, rigattieri, vetrai, spazzacamini e altri piccoli artigiani svolgevano il loro mestiere per strada intorno al loro carretto).

Questi fastidi maleodoranti hanno avuto un loro peso nella decisione di motorizzare il trasporto pubblico nel 1905. Sempre di questo periodo sono delle relazioni di assicuratori che si lamentavano del numero troppo elevato di sinistri tra i convogli a cavalli.

Nella stessa lotta, ecologisti della prima ora e assicuratori hanno dunque privilegiato la nuova locomozione.....ma non erano i soli. Infatti, questo inquinamento equino alimentava i fattori negativi sulle bancarelle dei droghieri e dei fruttivendoli. L'infezione di insetti, che le deiezioni organiche delle strade



A New York i dipendenti comunali che ripulivano le deiezioni a Time Square, indossavano un'uniforme degna di West Point. Osservate che anche i nomi degli Hotel erano collegati alle automobili!

pubbliche facevano proliferare, avariavano i prodotti e provocavano perdite commerciali. Nel parlamento britannico, secondo quanto riportato e commentato dal 'Daily Mirror', i politici di temperamento ecologico si lanciavano in diatribe per decantare le virtù dei fumi delle auto. Alcuni chimici arrivarono addirittura ad attribuire ai materiali carbonici la facoltà di purificare l'aria agendo come un potente insetticida. Grazie ai profumi delle nubi di idrocarburi, le mosche e altri dannati volatili fuggivano, viva l'automobile!!!

Alla fine del XIX° Secolo la sociologia aveva insistito sul legame tra la filantropia e la zoofilia. Per questo le associazioni umanitarie si sentivano offese per la dolorosa sorte riservata in città ai cavalli da tiro. Senza stare ad evidenziare le fratture delle zampe sul suolo o sulle rotaie bagnate, queste associazioni denunciavano la brutalità,

l'eccessivo sfruttamento, il far patire la fame, la mancanza di cure, in breve l'inumanità dei cochieri che si rendevano disponibili ad offrire spettacolo dei pessimi trattamenti che infliggevano agli animali.



La sofferenza degli animali, vedi la loro morte, era diventata uno spettacolo quotidiano. In occasione delle fiere delle 'auto senza cavalli' l'opinione pubblica veniva sensibilizzata da slogan pubblicitari che proponevano l'abolizione della schiavitù equina ("the abolition of equine slavery").



7. Cosa poteva pensare la medicina?

Il cavallo è stato il primo animale al quale la medicina veterinaria si è interessata nella storia e la letteratura vi ha fatto eco a cominciare da Senofonte che 400 anni prima di Cristo ne descriveva la morfologia. Anche nella Grecia antica, un veterinario veniva chiamato *ippiatra* (*ἵππος*=cavallo ; *ἴατρος*=medico) cosa che dimostrava chiaramente l'interesse prioritario per la salute del cavallo. Più vicino a noi esistevano trattati veterinari come quello di Carlo Ruini nel 1598, ma è solo nel XIX° Secolo che



fu stabilito per alcune malattie contagiose l'esatto legame tra il cavallo e l'essere umano.

Oggi la medicina fa distinzioni che non esistevano un secolo fa. Prendiamo l'esempio del tetano: sia l'uomo che il cavallo ne potevano essere vittime, ma si sa solo oggi che non era possibile che se lo potessero trasmettere. Il vaccino contro il tetano fu inventato nel 1924, anche se la sua applicazione entrò solo più tardi nelle abitudini. Anche la maggior parte dei vaccini non esisteva 100 anni fa a parte quello per la rabbia la cui prima vaccinazione nel 1885 corrisponde, per strano caso storico, all'anno 'magico' della locomozione a benzina (v. pag.8). Il cavallo è quindi vulnerabile a numerosi rischi, coperti da una quantità di vaccini raccomandabili, ma non obbligatori: tetano, rabbia e influenza equina, rino-polmonite, botulismo....Si aggiungano inoltre malattie facilmente trasmissibili tramite semplice contatto come le diverse forme di tigna così come le malattie batteriche, la salmonellosi e la leptospirosi, la cui presenza nelle acque

stagnanti o nel letame era dovuta alle urine e alle feci. Il biotopo dell'epoca favoriva lo sviluppo di microbi e batteri e la minaccia pesava tanto sul cavallo quanto sull'uomo, con una serie di fattori esponenziali:

- » la carenza di cure veterinarie;
- » l'onnipresenza dei cavalli e la loro promiscuità con l'uomo;
- » la mancanza d'igiene della popolazione e delle stalle;
- » la mancanza di pulizia dei marciapiedi, degli scoli, delle grondaie, ecc...;
- » tutti questi contagi di batteri e virus erano abbondantemente veicolati, se non dai cavalli, almeno dalla 'generosità distributiva' di insetti, topi, volpi....;
- » infine, la mancanza di vaccinazioni (oggi alcune vaccinazioni non sono obbligatorie almeno che il cavallo non venga in contatto con il pubblico e/o con altri cavalli, come durante le competizioni).

Il progresso medico ha quindi corretto tutto anche se l'evoluzione di tale progresso unita alla scomparsa progressiva del cavallo rendevano questa necessità sanitaria meno pressante: la pratica delle vaccinazioni si è diffusa molto più tardi, quando, paradossalmente, i cavalli erano spariti dall'ambiente stradale.... Vorremmo interrogarci su quello che sarebbe stata la società delle megalopoli odierne dalla demografia smisurata in assenza di automobili e calcolando almeno la stessa proporzione di cavalli per abitante del 1900?



1885: prima moto **Daimler** seguita dal triciclo di **Benz** brevettato un anno più tardi.



A ciascuno la sua soluzione?

LE PUBBLICHE AUTORITÀ

A livello comunale, l'immaginazione repressiva si limitava alle trappole e agli abusi di potere.

A livello ministeriale, si raccomandavano delle campanelle o sonagli azionati continuamente per farsi sentire e avvertire del pericolo. La palma della 'imbecillità ragionata' spetta però ad una proposta di legge francese che voleva esattamente il contrario: nel vietare il clacson nel 1900*, il conducente non aveva altro che la sua voce per avvertire del pericolo e, a meno di non chiamarsi Enrico Caruso, adattava lui stesso l'andatura a proprio rischio.

Più seriamente, le pubbliche autorità 'si affretteranno lentamente' per arrivare ad un'armonizzazione progressiva con una convenzione internazionale, nel 1909, relativa alla circolazione delle auto (Francia, Italia, Germania, Gran Bretagna, Spagna, Belgio...).

Eppure il primo codice stradale in Francia si data solo dal 1921.

(*anacronistico perché inventato nel 1908 dall'americano F.W. Lovell e di etimologia greca κλάξω=gridare)



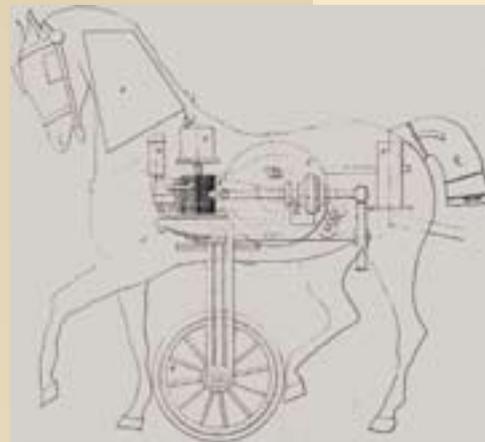
I CAVALLI, NOSTRI AMICI

La storia non ha ricordato il nome di Uriah Smith del Michigan (USA) l'inventore di questo **falso frontale**, soluzione decorativa che aveva come scopo quello di familiarizzare il cavallo con l'automobile. Senza

saperlo, è stato forse l'ispiratore delle future mascotte dei radiatori, sconosciute all'inizio della storia dell'automobile.

Sempre nell'ambito delle semplici idee e per coloro che credevano di salire sul dorso del cavallo, la **'rotella autotrainata'** richiedeva lo stesso un notevole talento da equilibrista per una comodità aleatoria, senza parlare degli inconvenienti dovuti ai problemi di digestione dell'animale.

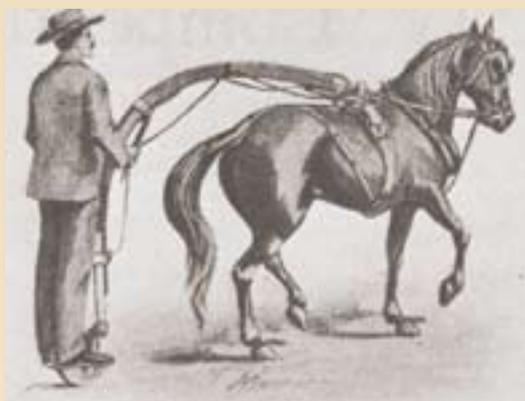
Nel 1897, il lionese Joseph Mille depositava un brevetto per l'**automobile-cavallo**, il cui interno non nascondeva, a immagine del cavallo di Troia, un reggimento di meccanici, ma un motore prolungato fino al suolo da un'appendice con un'unica ruota motrice. Su ordinazione Joseph Mille poteva proporre automobili con l'apparenza di altri animali pacifici.



ACCESSORI ANTI-INCIDENTE

L'idea del 1905 della **gerla di raccolta** è meno strampalata di quello che può sembrare. In effetti, alla velocità urbana dell'epoca, una gerla-raccogliitore (gerla di raccolta) flessibile poteva, viste le asperità dei veicoli, evitare ai pedoni imprudenti delle ferite molto più gravi.

Data la 'sicurezza passiva' dei giorni nostri, questa idea è all'avanguardia e nello spirito della preconizzazione dei materiali flessibili per cruscotto, paraurti....quante stelle ai crash-test odierni?





L'equipaggiamento del vestiario teneva conto della fisionomia incidentale di allora: un auto senza tetto, senza protezione laterale né frontale e circolante su strade raramente asfaltate e soprattutto iperpolverose. Come i motociclisti odierni, gli uomini assomigliavano a marziani mentre le donne vi trovavano la motivazione alla civetteria grazie ai grandi marchi tradizionali.



La vera 'sostenibilità' era relazionale, tecnica ed economica *



Le polemiche parlamentari, spesso assurde o retrograde, sempre 'insostenibili', sono ricadute nel disprezzo della storia: l'oblio. Ciò che non è stato dimenticato è la costante evoluzione tecnica ed economica. Nel capitolo 2 abbiamo posto l'accento su quello che l'automobile deve all'aviazione. Sul

piano della filiazione industriale (v. pag.36) per quanto per motivi relazionali e tecnici, l'automobile deve ugualmente molto alla bicicletta e ai suoi precursori:

- » Il 'celerifero' di Monsieur de Sivrac, una telaio in legno con due ruote e senza sterzo, inventato nel 1790 durante la rivoluzione francese;
- » Il 'velocifero' (1800) un due ruote zoomorfico senza sterzo;
- » La 'Draisienne' (1816) inventata dal barone Karl-Friedrich Drais

von Sauerbronn e poi equipaggiata di uno sterzo a perno. Questo permetteva, come mostra l'illustrazione, di corteggiare con galanteria;

- » Il velocipede (1855) di Henry Michaux, l'inventore dei pedali fissati direttamente sulla ruota direzionale;
- » Il 'grande-bi' che gli inglesi svilupperanno a partire dal 1870 e che, grazie all'aumento del diametro della ruota motrice fino a 1,5 mt, permette di aumentare la velocità;
- » Infine, la morte del 'grande-bi' è dovuta all'inglese Harry Lawson che breveterà nel 1880 una bicicletta a ruote dentate fissate sull'asse della ruota posteriore e collegata al pedale da una catena.

Se a 'lungo termine' la bicicletta conta fra i parametri che hanno contribuito alla 'sostenibilità' dell'avvento dell'automobile, vedremo che a 'medio termine', questi stessi parametri hanno anche arbitrato il dilemma tra il cavallo e l'automobile, e questo fino e oltre il 1930!

- * A/ Relazionale pag. 35
- B/ Tecnica pag. 37
- C/ Economica pag. 48



Lawson, presidente dell'esposizione, si interesserà anche a tutti i tipi di locomozione senza cavallo.



A/ Relazionale: cicli e 'club'

La bicicletta, risultato di un'evoluzione quasi centenaria (e noi l'abbiamo visto), era recente e si indirizzava a una clientela agiata visto che costava l'equivalente di due mesi di salario di un operaio. All'epoca faceva concorrenza sia all'automobile che al cavallo dal momento che si spostava alla stessa velocità e sugli stessi percorsi.

Fin dal 1890 i cicloturisti fondarono il Touring Club di Francia per la difesa dei loro interessi e questo avvenimento 'relazionale' rinforzò la solidarietà ciclo-automobile: non solo si indirizzava alla stessa clientela 'di svago', ma riguardava spesso gli stessi costruttori in comune per cicli e automobili. Il successo del Touring Club di Francia, che nel 1895 contava già 100.000 membri, ha logicamente ispirato la creazione di altri 'Automobile Club' nazionali.

L'attività degli 'Automobile Club' fu determinante nell'opera di convincimento dei burocrati (oggi diremmo 'lobbisti') in favore di questa industria nascente:

- › Strutturando il dialogo con gli organi ufficiali (riparazione delle strade, codice della strada...);
- › Ispirando iniziative private (segnalazione delle strade 'sponsorizzate', cartine stradali, turismo: la prima guida Michelin nel 1900);
- › Semplificando le formalità (es: si pagava a ciascun passaggio in dogana una tassa diversa a seconda dei paesi);
- › Inquadrando le competizioni;
- › Riprendendo l'organizzazione dei saloni di automobili.



L'Automobile Club di Francia fu fondato nel 1895 dal Conte di Dion, di origine belga, immediatamente seguito dall'Automobile Club del Regno del Belgio e di Inghilterra. Nel 1897 a Berlino, fu creato l'Automobile Club dell'Europa centrale (futuro ADAC nel 1903), seguito nel 1898 dall'Automobile Club d'Italia, che federerà diversi club locali. Nel 1902 l'American Automobile Association si fece conoscere al grande pubblico sotto l'abbreviazione 'tripla A', cosa di cui rendere gelose e per sempre tutte le organizzazioni fortemente indebitate del mondo finanziario!

La supremazia tecnica dell'automobile sul cavallo si è imposta in tre tappe:

B-1/ 1890-1895: oligopolio di 4 costruttori (**Benz**, capo fila con il 40% del mercato, **Daimler, Panhard & Levassor** e **Peugeot**) e soltanto due motoristi durante i primi anni (**Benz** e il motore prodotto su 'licenza **Daimler**')(pag.37);

B-2/ 1896-1907: dominio dell'industria automobilistica francese (pag.38);

B-3/ 1908-1914:

'internazionalizzazione' dell'industria e morte del cavallo (pag.42)?



Il primo salone francese 'ufficiale' del 1898 fu un successo con 304 espositori e 340.000 visitatori. Per parteciparvi ciascun veicolo doveva prima superare un test di prova tra Versailles e Parigi.



All'inizio le poche vetture esposte nei saloni passavano inosservate in mezzo ai cicli mentre lo sguardo degli 'eleganti' propendeva già chiaramente in favore del 'sogno' automobilistico.





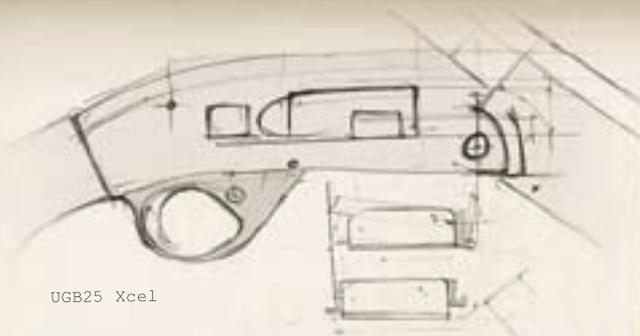
SPONSOR UFFICIALE



LAVORAZIONI MECCANICHE

B&B SRL - Via Martiri della Libertà 66/A - 25035 Ospitaletto (BS)
Tel.: 030 6840701 - Fax: 030 6846028 - info@bebospitaletto.it

The end of a perfect day!



UGB25 Xcel



NEW YORK DALLAS BUENOS AIRES PARIS MILANO LONDON
BERETTA GALLERY MILANO: VIA DURINI, 5 TEL. 02 76 02 83 25

WWW.BERETTA.COM

 BERETTA