

LA FRECCIA ROSSA



TUTTE LE NOTIZIE
DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE

9 GIUGNO 2012: LA
COPPA FRANCO MAZZOTTI
RIEVOCA IL GRAN PREMIO
BRESCIA 1940





Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche



29 settembre - 5 ottobre 2013



Info: fax +39 0957160545 - tel. +39 3396958030 +39 3483390628 - scuderiamed@tin.it - www.raidetna.it



TROFEO
UBI Banco di Brescia

dove ci sono
valori che
contano,
noi ci siamo

Mille Miglia è leggenda, storia, passione.
È un simbolo dell'eccellenza italiana, un valore che da Brescia ha conquistato il mondo.
Banco di Brescia è *title sponsor* della Mille Miglia 2013.
Perché sappiamo dare alle cose il valore che meritano.

UBI Banco di Brescia

Title sponsor **1000 MIGLIA** 2013

www.bancodibrescia.it

Editoriale		Bruno Boni	
Guardando al futuro	3	Il sindaco della Mille Miglia	26
Coppa Franco Mazzotti 2013		Brescia, la Mille Miglia tra la gente	
Il 12 Ottobre la rievocazione del GP Brescia	5	1° Concorso Fotografico Bruno Boni	29
Premiati i Soci Sportivi		Scuderia Brescia Corse	
La prenatalizia all'Hotel Vittoria	6	Ugo Gussalli Beretta riacclamato presidente	30
Tributo ai Fondatori		Guido corre con noi	
Omaggio a Mazzotti, Maggi, Castagneto e Canestrini	11	In attesa di rivedere Guido Foresti	32
Mille Miglia 2013		I nostri soci nel mondo	
Presentazione della corsa	12	Classic India Rally	36
I Soci in gara	18	L'automobile: sostenibilità di un sogno	
Mille Miglia 1938		Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione.	
Brescia 75 anni orsono	20	Capitolo IV	40

CLUB MILLE MIGLIA GUARDANDO AL FUTURO

Cari Amici,

Lo scorso aprile, il Club ha provveduto a rieleggere il Consiglio direttivo, rinnovando poi le cariche sociali.

Per questioni legate ai tempi di confezione della rivista, Vi daremo conto dei risultati e degli incarichi sul prossimo numero.

Prima delle elezioni, il dibattito in Consiglio ha riguardato la proporzione tra Soci Fondatori e Soci ordinari.

Il problema, ahimè senza soluzione, è che il numero dei soci che hanno disputato la Mille Miglia di velocità, terminata nel 1957, è in costante calo.

Ovviamente, noi "giovani" soci ordinari ci siamo astenuti, lasciando che fossero gli interessati a decidere.

Alla fine, la decisione più logica, avallata pure dai soci ordinari, è stata di continuare a riservare le cariche di presidente e vicepresidente ai Soci Fondatori, mentre la possibilità di essere eletti quali consiglieri è aperta a tutti, senza limiti nella composizione del direttivo.

Come naturale, la votazione ha eletto tutti i Fondatori candidati. Questa decisione, in ogni caso, garantisce per il futuro più snellezza nella gestione delle cariche-

Successivamente, il Consiglio ha eletto Presidente del Club Mille Miglia il Conte Mario Omati.

Mario, insieme all'inseparabile amico Giovanni Corazza, ha vinto la categoria 750 Turismo preparato alla Mille Miglia del 1955.

Da notare che Mario Omati è poi stato inserito da 1000 Miglia Srl nel Comitato d'Onore della Mille Miglia 2013.

Un gesto che conferma i solidi rapporti di stima e amicizia che intercorrono tra il Club Mille Miglia e la società organizzatrice della "corsa più bella del mondo"-

Per questo motivo, e per l'apprezzamento nei confronti del loro lavoro, il Prefetto Matteo Piantadosi, Commissario Straordinario dell'Automobile Club di Brescia, e i due Consiglieri Delegati di 1000 Miglia srl, Andrea Dalledonne e Marco Makaus, sono stati nominati Soci Onorari del Club Mille Miglia. Con la loro nomina, i vertici della società che organizza la gara fanno tutti parte del Club, in quanto il presidente Roberto Gaburri e il vicepresidente Valerio Marinelli sono entrambi soci, da tempo, del Club Mille Miglia.

In più, è stato nominato Socio Onorario del Club pure Marco Mottini, Presidente della Commissione di Selezione delle vetture partecipanti alla Mille Miglia. Mottini è la massima autorità italiana in fatto di auto d'epoca, essendo Presidente della Commissione Tecnica dell'ASI e vicepresidente dell'omologa commissione nell'ambito della FIVA.

Per la cronaca, essendo la scelta delle vetture iscritte uno degli argomenti che più interessano gli appassionati, la Commissione che ha eseguito la cernita dei concorrenti, oltre che dal Presidente Mottini, era composta da Roberto Gaburri, Gianpiero Belussi e - in qualità di segretario - dal sottoscritto: tutti soci del Club Mille Miglia.

Questo coinvolgimento del nostro sodalizio ha una sola chiave di lettura: la Mille Miglia 2013 è stata organizzata con grande passione. Anche coloro che si sono avvicinati per la prima volta alla Freccia Rossa ne hanno immediatamente subito il fascino.

*cordialmente,
Paolo Mazzetti*



Il Presidente Mario Omati con i Vicepresidenti Alfredo Coppellotti ed Eros Crivellari.

Mode & Pelliccerie GIMES PAOLETTI



CAPPELLI PER UOMO E PER SIGNORA
Corso Mameli, 67 - Brescia - Tel. 030 3752239

11-12 Ottobre 2013

LA COPPA FRANCO MAZZOTTI

RICORDA IL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

V COPPA FRANCO MAZZOTTI

COPPA FRANCO MAZZOTTI
GRAN PREMIO BRESCIA 1940

FASHION DISTRICT MANTOVA OUTLET

Trofeo UBI Banco di Brescia

OIR battistella

B&B OSPIALETTO - BS

SILVIO DELL'AGLIO ARMATURE ELETTROSALDATE

ESTRAL FORME D'ALLUMINIO ESTRUSE A MISURA

ietia

METRA

OLC OFFICINA LAVORAZIONE CROCIERE

MOTORCLASSICA

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

RIEVOCAZIONE DEL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

1940-2013 GP BRESCIA

28 Aprile 1940 A. XVIII!

GRAN PREMIO BRESCIA DELLE MILLE MIGLIA

12 OTTOBRE 2013

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

CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI

Una corsa che nacque dalla volontà di far andare la Mille Miglia anche oltre la Seconda Guerra Mondiale: l'idea di far proseguire il sogno sportivo, economico e industriale di una gara che poi, inevitabilmente, si scontrò con la forza dirompente di una guerra che la interruppe fino al 1947. Quell'anno, 1940, l'edizione della Freccia Rossa fu pensata, voluta e costruita in forma ridotta, sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia. Una gara ragionata su tre grandi rettilinee e tre grandi curve, da percorrere otto volte: quella Mille Miglia fu vinta dalla Bmw 328 di Huschke von Hanstein che si mise in bacheca anche la Coppa Brescia.

Dal ricordo di quella corsa, è nata la Coppa Franco Mazzotti che quest'anno arriva alla quinta edizione: unica "deroga" all'edizione del '40, la conclusione a Chiari, a villa Mazzotti. Come accade ormai da qualche edizione a questa parte il contenuto agonistico è salito di pari passo con la qualità delle vetture; al via della gara, fissata per sabato 12 ottobre da Piazza della Vittoria, dove nel 1940 tennero le punzonature, ci saranno diversi top driver.

La grande novità del 2013 sarà l'appoggio alla corsa degli amici dell'AIDO di Gardone Valtrompia. Appreso che quest'anno non sarebbe stato organizzato l'ormai famoso "Trofeo AIDO - Memorial Monica Giovannelli", il Club Mille Miglia ha offerto agli amici valtrumplini ospitalità all'interno della Coppa Franco Mazzotti. Una parte della gara - ad esempio un gruppo di prove o, probabilmente, un prologo la sera prima - sarà valida per l'assegnazione del Trofeo AIDO.

Il percorso? Quello classico, appunto, rigoroso nella sua storicità con qualche eccezione. Da Brescia, i concorrenti punteranno verso la Bassa, arriveranno Manerbio e poi, alle porte di Cremona, svolteranno a destra verso Isola Dovarese, dove si terrà una pausa di ristoro.

Poi, dopo le prove nel Parco dell'Oglio, ci sarà un'escursione dal percorso originale: dalla curva delle Grazie, il vertice destro del triangolo originale, si devierà fino a Bagnolo San Vito, dove si trova "Mantova Outlet", di proprietà di Fashion District, che offrirà il pranzo ai partecipanti.

Da qui, le vetture andranno a Mantova, per mezz'ora di sosta al nuovo Museo Tazio Nuvolari, per riprendere il percorso dove l'avevano lasciato, alle Grazie. Da lì, inizierà la lunga cavalcata verso Brescia attraverso Goito, Castiglione e Montichiari. Passato il traguardo di Brescia del 1940, la gara terminerà a Chiari, nella residenza dell'ideatore e fondatore della Mille Miglia, Franco Mazzotti.

Ultimo atto, prima della cena e delle premiazioni, saranno le prove che assegneranno il Trofeo Raoul Patrizi, colui che ideò la Coppa Mazzotti e scomparve la sera prima della partenza della prima edizione, nel 2009. ||



Regolamento e scheda d'iscrizione sono disponibili sui siti:
www.clubmillemiglia.it
www.coppafrancomazzotti.it
 Per informazioni: 030 2397322
segreteria@clubmillemiglia1949.it

LA TRADIZIONALE "PRENATALIZIA" I RICONOSCIMENTI ANNUALI DEL CLUB

Come da consolidata tradizione, il Club Mille Miglia ha chiuso la stagione 2012 con l'incontro di fine anno all'Hotel Vittoria di Brescia, la classica "prenatalizia". Nel corso dell'assemblea, sono stati presentati i nuovi soci del Club Mille Miglia, salutati con entusiasmo dai circa centotrenta soci presenti. Un riconoscimento, quale ringraziamento per l'amicizia nei confronti del Club, è stato

consegnato agli sponsor della Coppa Franco Mazzotti. Dopo il pranzo conviviale, come sempre tenuto nella Sala delle Rose, sono stati premiati i soci che hanno svolto attività sportiva. I premi sono stati consegnati dal Presidente Mario Omati e dai Vicepresidenti Alfredo Coppellotti ed Eros Crivellari, coadiuvati dal Segretario Esecutivo, Paolo Mazzetti. **||**

da sinistra:
Paolo Mazzetti,
Alfredo Coppellotti,
Mario Omati
ed Eros Crivellari.



Emanuele Arrighetti riceve il riconoscimento per il Comune di Chiari.



Mario Battistella riceve il riconoscimento per Nova Mobili, sponsor della Coppa Franco Mazzotti.



Silvio Dell'Aglio riceve il riconoscimento quale sponsor della Coppa Franco Mazzotti.



Angelo Facchinetti riceve il riconoscimento per Fashion District, sponsor della Coppa Franco Mazzotti.



Andrea Capuzzi riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Arturo Cavalli riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Luigi Cocca riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Giovanna Crivellari riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Alessandro Girardi riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Pierangelo Masselli riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Antonella Rebuffoni riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Enzo Rosoli riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Corrado Minussi premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Antonino Provenzano premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Francesco Amante premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Mario Battistella premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Giulio Regosa premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Alberto Riboldi premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Maurizio Colpani premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Luciano Dal Ben premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Ruggero Riva premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Enrico Scio premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Raffaella De Alessandrini premiata per l'attività automobilistica del 2012.



Roberto Gaburri premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Giorgio Taglietti premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Presidente e vicepresidenti al taglio della tradizionale torta.



Mauro Giansante premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Pierangelo Masselli premiato per l'attività automobilistica del 2012.



Luigia Gaburri e Marisa Zambrini



Donato Benetti, segretario della Scuderia Brescia Corse.



UNO **STILE**
INCONFONDIBILE

FASHION
DISTRICT

www.fashiondistrict.it

NEI GIARDINI DI VIALE VENEZIA

TRIBUTO AI FONDATORI DELLA MILLE MIGLIA



UNA
CORONA DI
FIORI DEPOSTA
D'AVANTI AL
BUSTO DI RENZO
CASTAGNETO:
NEI GIARDINI DI
VIALE VENEZIA,

PROPRIO DIETRO A DOVE, PER SUO VOLERE, VENIVANO MONTATE LE TRIBUNE PER LA PARTENZA E L'ARRIVO DELLA MILLE MIGLIA. QUELLA DI VELOCITÀ, SUA CREATURA CONCEPITA CON IL SEME DELLA PASSIONE E DEL CORAGGIO INSIEME A FRANCO MAZZOTTI, AYO MAGGI E GIOVANNI CANESTRINI, COSÌ COME QUELLA DI REGOLARITÀ CHE VUOLE ESSERE PROSECUZIONE E CUSTODE DI UN PATRIMONIO PRIMA BRESCIANO E POI MONDIALE DELL'AUTOMOBILISMO SPORTIVO E NON SOLO.

Al termine dell'assemblea dei Soci del Club Mille Miglia Franco Mazzotti, lo scorso 20 aprile, tenuta presso la sede di ACI Brescia, con un autobus riservato, i soci si sono trasferiti in Viale Venezia delle Miglia.

Il Club della Mille Miglia Franco Mazzotti, insieme a 1000 Miglia Srl e all'Automobile Club di Brescia, ha voluto rendere omaggio attraverso un gesto simbolico ai quattro fondatori della Mille Miglia.

Il tributo, che nel 2011 ha ripreso una tradizione che si era interrotta per qualche anno, è stato anche l'occasione per rilanciare l'idea del Club Mille Miglia di promuovere la realizzazione di una targa a ricordo dei "quattro moschettieri" in Piazza della Vittoria, cuore pulsante di Brescia dove la Mille Miglia storica effettuava le operazioni di punzonatura. Proprio lì, dove le distanze tra il pubblico e i piloti erano così ridotte, una targa riporterebbe tra i cittadini coloro che hanno regalato a Brescia la leggenda della Mille Miglia. Un patrimonio di inestimabile valore che, nella piazza simbolo della corsa, può essere testimone delle Mille Miglia che verranno, quando il cantiere per i lavori di rifacimento sarà terminato restituendo alla città Piazza della Vittoria nella sua completezza. Pronta per tornare ad ospitare la punzonatura della Mille Miglia, dopo sei anni di "esilio" in piazza Loggia. ■■



16-19 MAGGIO 2013

BRESCIA TORNA AD ESSERE LA CITTÀ DELLA MILLE MIGLIA

PER LA TRENTUNESIMA VOLTA, VA IN SCENA LA RIEVOCAZIONE STORICA DELLA "CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO"

Ottantasei anni dopo la prima edizione del 1927, dopo un febbrile lavoro di selezione - 1.575 le registrazioni on-line pre-venute al Comitato Organizzatore - sta per prendere il via la 31^a rievocazione storica della Mille Miglia.

Saranno 415 le vetture selezionate, di elevatissimo valore qualitativo, storico e sportivo, che dal 16 al 19 maggio disputeranno la gara attraverso l'itinerario da Brescia a Ferrara, Roma e ritorno, lungo i 1600 km delle regioni italiane più affascinanti della Penisola. Una cavalcata mozzafiato tra borghi storici e riserve naturali, seguendo un percorso che presenta alcune varianti rispetto alle edizioni precedenti, ma sempre nel rispetto dei tracciati delle ventiquattro edizioni disputate dal 1927 al 1957.

La prima auto della Mille Miglia sarà preceduta un'ora e mezzo prima dell'arrivo nelle varie località delle 75 Ferrari del "Ferrari Tribute", con il quale la casa di Maranello rende storicamente omaggio alla storica corsa.

Uno spettacolo grande quello della Mille Miglia 2013, che vede la novità di 415 vetture al via. «Allo scopo di ampliare il valore storico di un parco vetture che nessun evento per auto d'epoca può vantare, abbiamo deciso di accettare, oltre alle 375 abitualmente al via, altri 40 esemplari, per un totale di 415 automobili, una cifra record», spiega Roberto Gaburri. Si tratta di modelli rispondenti alle caratteristiche della Mille Miglia ma che, per vari motivi, non hanno partecipato negli anni canonici. Queste vetture, in gara a tutti gli effetti come le altre, prenderanno il via in una "Lista Speciale": l'unica differenza sarà costituita dalla mancata assegnazione del coefficiente di merito, in modo che la vittoria rimanga riservata ai modelli protagonisti della corsa dal 1927 al 1957.



1000
MIGLIA

L'APPUNTAMENTO È PER
GIOVEDÌ 16 MAGGIO CON LA PUNZONATURA
AL MATTINO E LA PARTENZA ALLE ORE 18:45.
SABATO 18 MAGGIO, DALLE ORE 22:00,
IN VIALE VENEZIA INIZIERANNO GLI ARRIVI
DEGLI EQUIPAGGI IN GARA.





UN'EDIZIONE ALL'INSEGNA DELLA SICUREZZA E DELLA COLLABORAZIONE CON LE FORZE DELL'ORDINE

La Mille Miglia è una straordinaria occasione per tutti, appassionati e non, piloti e pubblico che la acclama per le strade delle città e dei borghi, di condividere e godere un evento unico, che non ha eguali. Con la sua capacità di coniugare tradizione, innovazione, creatività, eleganza, bellezze paesaggistiche e stile di vita del nostro Paese, la Mille Miglia è oggi uno dei simboli dell'eccellenza italiana nel mondo.

In essa si fondono aspetti molteplici: il valore storico - dove si intersecano la storia dello sport automobilistico e quella della tecnica, che le vetture in gara hanno sempre rappresentato e sperimentato al massimo livello - la capacità di unire gli italiani attorno all'orgoglio della tradizione italiana, la capacità di attrarre nel nostro Paese migliaia di turisti catturati dal fascino della "corsa più bella del mondo".

In questo momento storico difficile, questa edizione della Mille Miglia ha voluto permeare l'ambizione di contribuire a rilanciare la capacità di competere e l'immagine del nostro Paese con un'attenzione particolare a temi come sicurezza, legalità, solidarietà.

Una grande sinergia è stata attivata con le Forze dell'Ordine, che sono fortemente impegnate a garantire la sicurezza lungo il percorso. Quest'anno, per la prima volta nella storia della Mille Miglia, sarà al primo posto la sicurezza personale dei piloti. Un'auto Fiat Dino Ferrari, confiscata alla criminalità organizzata, sarà simbolicamente esposta a Brescia e Roma a testimonianza della lotta dello Stato contro le mafie.

A testimonianza di questo sodalizio tra la Mille Miglia 2013 e le Forze dell'Ordine anche l'aver voluto come ambasciatrice della "corsa più bella del mondo" anche Jessica Rossi, tiratrice italiana di tiro a volo, vincitrice della medaglia d'oro ai Giochi Olimpici di Londra 2012. L'atleta del Gruppo sportivo della Polizia di Stato sarà, infatti, testimonial della Mille Miglia 2013.

DAI MUSEI DELLE CASE I TESORI DI INESTIMABILE VALORE

Tra le tante ragioni per le quali la Mille Miglia è incomparabile per raffinatezza, esclusività e prestigio vi è quella di essere il più raro museo viaggiante della storia dell'automobile. Per una volta l'anno, a Brescia convergono i tesori d'inestimabile valore che hanno scritto le pagine più belle del motorismo internazionale. MERCEDES-BENZ schiera ben 13 vetture simbolo della storia del marchio della stella a tre punte, tra le più prestigiose perle del Museo di Stoccarda: tra queste figurano la SSK e la 300 SLR che stabilì il record assoluto con Stirling Moss nel 1955. Dal canto suo, la Casa bavarese BMW fa uscire dal Museo BMW Classic 8 esemplari, tra i quali la 328 Coupé Touring con cui il Barone Fritz Huschke von Hanstein vinse la MM 1940 e la 328 Spider con cui Adolf Brudes giunse terzo. Alcune ALFA ROMEO d'eccezione saranno schierate dalla Scuderia del Portello. Dalla storica sede di Coventry, JAGUAR presenta

a Brescia cinque vetture; tra queste, tre sono C-Type, con un esemplare che ha disputato la Mille Miglia del 1952, ed una D Type. Cinque saranno anche le PORSCHE ufficiali, in arrivo dal Museo di Stoccarda.

Tra vetture appartenenti a privati o quelle dei musei, saranno settantasei gli esemplari che torneranno a Brescia dopo aver disputato almeno un'edizione della Mille Miglia, tra il 1927 e 1957. Tra le tante, citazione d'obbligo per un'Alfa Romeo 6C 2300 Pescara, appartenuta a Benito Mussolini, che disputò la Mille Miglia del 1936 con al volante Ercole Boratto, l'autista del duce.

Tra le vetture al via, le marche più rappresentate sono Mercedes-Benz e Alfa Romeo, rispettivamente con 35 e 34 auto, seguite da Fiat con 26, Lancia con 25, Ferrari con 24, Jaguar con 23, Porsche con 22, Aston Martin con 20, BMW e Bugatti con 17 auto ciascuna, Maserati con 16; l'elenco è completato da altri nomi per un totale di 76 Case.

LA PATTUGLIA DELLE GRANDI FIRME DEL VOLANTE

Il più importante evento top dell'automobilismo sportivo mondiale, oggi passerella regolaristica che rispetta e valorizza stile e ritmi delle auto storiche, la Mille Miglia resta la manifestazione di riferimento per la propria categoria, come spiega ancora Roberto Gaburri: "Spirito e fascino restano immutati. Il marchio di qualità della Mille Miglia è un tesoro inestimabile che si valorizza con il passare degli anni". Per questo e mille altri motivi, noti campioni e tecnici del motore tengono molto a partecipare. Alcuni di loro ricoprono ancora oggi un ruolo rilevante, altri si sono ritirati, ma amano riprendere il casco e indossare la tuta perché la chiamata della Mille Miglia è irrinunciabile.

È il caso di alcuni testimonial di successo di Casa Mercedes-Benz, come David Coulthard, vincitore di tredici GP di Formula 1, dove ha corso dal 1993 al 2009 con Mc Laren, Williams e Red Bull; altro ex pilota di F1 al volante di una vettura di Stoccarda, con quarantadue GP disputati con »





Leyton e Sauber, è Karl Wendlinger. A loro si aggiunge Bernd Mayländer che, dal 2000, è il pilota ufficiale delle Safety Car in Formula 1, rigorosamente Mercedes-Benz.

Da Monaco, BMW risponde affidando una 328 a un grande personaggio di sport: il notissimo golfista scozzese Colin Montgomerie.

Su una BMW 328 ci sarà pure Christian Geistdörfer, che al fianco di Walter Röhrl vinse due campionati del mondo rally e quattro Rally di Montecarlo.

Porsche ha affidato una sua auto a Hans-Joachim Stuck, ex pilota di F1 con 81 GP disputati, vincitore della 24 Ore del Nürburgring e della 24 Ore di Spa.

Mercedes-Benz schiererà anche un grande appassionato della Mille Miglia, alla quale partecipa ormai da una ventina di anni: il pilota tedesco Jochen Mass, che ha disputato 114 GP di Formula 1, vincendone, nel 1975, in Spagna.

Copilota di una Jaguar del 1953 sarà Daniel Day Lewis, unico nella storia ad aver vinto tre Oscar come miglior attore protagonista. Innamorato dell'Italia, Day Lewis durante un periodo nel quale si è allontanato dallo star system hollywoodiano si è rifugiato a Firenze, dove ha lavorato come apprendista calzolaio nella bottega del compianto Stefano Bemer.

Alla guida sempre di una Jaguar, ma questa volta del 1950, il supermodello britannico David Gandy, testimonial di punta di tantissime campagne di successo, tra cui quelle di Dolce & Gabbana, classificato nel 2009 dalla rivista Forbes al terzo posto nella classifica dei modelli

di maggior successo nell'anno precedente. Al suo fianco Yasmin Le Bon, moglie di Simon dei Duran Duran. Celebre modella inglese di origini iraniane, ha sfilato per i più grandi stilisti italiani ed internazionali ed è comparsa sulle copertine di riviste come Vogue, Cosmopolitan, Marie Claire, Harper's Bazaar.

Famosissimi in Germania, il cantante Herbert Grönemeyer sarà copilota di una Bentley Speed Six del 1927, mentre l'attrice Hannah Herzsprung di una Jaguar del 1953.

Del 1951 invece la Jaguar sulla quale sarà copilota Sir "Chris" Hoy, pistard britannico vincitore di undici titoli mondiali e sei ori olimpici, che lo rendono lo sportivo britannico in assoluto più titolato a livello olimpico.

Altri importanti personaggi dello sport e del mondo industriale italiano, come il campione olimpico di fioretto Andrea Cassarà e l'imprenditore Matteo Marzotto (nipote del due volte vincitore della Mille Miglia Giannino Marzotto), prenderanno parte alla prossima edizione della "corsa più bella del mondo"; i loro, come alcuni nomi di altre celebrità, restano nascosti sotto le "X" che compaiono nell'ordine di partenza.

Da segnalare che l'ordine di partenza contempla il nome di un equipaggio che, al momento si può solo sperare che possa essere al via; si tratta di Guido ed Elda Foresti, su Bugatti 37.

Foresti, grande appassionato di Mille Miglia, alla quale ha sempre partecipato negli anni scorsi, è disperso insieme alla moglie Elda e agli amici Missoni, nel mare del Venezuela. **II**

TUTTI I NUMERI DELLA MILLE MIGLIA 2013



PARTECIPANTI

Iscrizioni	1.575
Vetture accettate	415
Vetture partenti in più rispetto agli anni precedenti	40
Piloti italiani	135 (32,5%)
Piloti Stranieri	280 (68,5%)
Partecipanti + seguiti	Circa 1.400 persone
Paese più rappresentato	Italia
Paesi rappresentati (Mille Miglia e Ferrari Tribute)	33
Case autom. delle vetture iscritte	82
Case autom. delle vetture accettate	76
Comuni attraversati	192
Persone coinvolte nell'organizzazione	Oltre 2.000
Giornalisti e fotografi che seguiranno la manifestazione	Circa 1.000
Equipaggi del Ferrari Tribute	75
Camere per notte	Oltre 1.000

SUDDIVISIONE SOMMARIAMENTE PERSONE IMPEGNATE

Personale interno	20
Ufficio Stampa	7
Personale RCS	25
Persone guardiania	210
Hostess, steward, addetti al controllo pass, ecc.	300
Cronometristi e commissari	300
Direzione gara	20
Polizia itinerante	50
Polizia dei vari Comuni	1.000
Camerieri, chef, personale catering	100

MARCHE DELLE VETTURE PARTECIPANTI ALLA MILLE MIGLIA 2013

ABARTH	2	FIAT CISITALIA	1	NASH HEALEY	1
AC	5	FIAT FLORIDA	1	O.M.	7
ALFA ROMEO	34	FIAT GHIA	1	OSCA	4
ALLARD	1	FIAT MOTOR	1	PAGANI LANCIA	1
ALVIS	1	FIAT PININFARINA	1	PANHARD	2
ARNOLT	2	FIAT ROVELLI	1	PATRIARCA FIAT	1
ASTON MARTIN	20	FIAT SIMCA	1	PEUGEOT	2
AUSTIN HEALEY	13	FIAT ZANUSSI	1	PORSCHE	22
BANDINI	1	FORD	3	RALLY	1
BENTLEY	10	FRAZER NASH	1	RILEY	4
BMW	17	GIANNINI	1	ROSELLI FIAT	1
BNC	2	GILCO MARIANI FIAT	1	ROVER	1
BORGWARD	1	GOLIATH	1	S.I.A.T.A.	5
BRISTOL	2	HEALEY	6	SAAB	1
BUGATTI	17	HW MOTORS	2	SS	3
CAR-GEM CARNEVALLI	1	JAGUAR	23	STANGUELLINI	2
CHRYSLER	1	JAGUAR BIONDETTI	1	STUDEBAKER	1
CISITALIA	9	LAGONDA	3	TALBOT	1
CITROEN	2	LANCIA	25	TALBOT LAGO	1
COOPER BRISTOL	1	LINCOLN	1	TOJEIRO	1
COOPER JAGUAR	1	LORRAINE DIETRICH	1	TRIUMPH	11
DAGRADA	1	LOTUS	1	VERITAS	3
DELAHAYE	1	MASERATI	16	VOLKSWAGEN	2
ERMINI	4	MERCEDES-BENZ	35	WELDANGRIND MASERATI	1
FERRARI	24	MG	8		
FIAT	26	MORETTI	1		

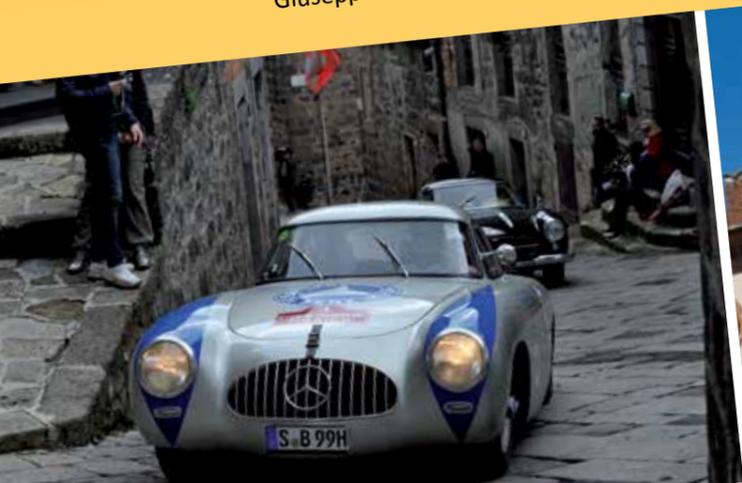


I NOSTRI AMICI IN GARA I SOCI ALLA MILLE MIGLIA

Un autentico record: tra Fondatori, Ordinari e Onorari, quest'anno saranno trentacinque i soci del Club Mille Miglia (sigla **CMM**) che prenderanno parte alla trentunesima edizione rievocativa della Mille Miglia. In più, tenuto conto che la "Freccia Rossa" ospita ad ogni uscita "Brescia Corse Magazine", il notiziario dei nostri amici della Scuderia, sono indicati anche i loro nomi (sigla **BSC**). Su un totale di sedici soci della Scuderia Brescia Corse che prenderanno parte alla Mille Miglia 2013, sei fanno parte di entrambi i sodalizi (sigla **CMM-BSC**).

Per il nostro Club si tratta di un'importante partecipazione, anche dal punto di vista qualitativo, perché se tutti i soci iscritti sono stati accettati significa che le loro vetture sono di altissimo livello. In ogni caso, siamo grati a Roberto Gaburri, presidente di 1000 Miglia Srl, e Giampiero Belussi: i due, entrambi soci del Club Mille Miglia, hanno costituito la Commissione Selezionatrice della Mille Miglia 2013, insieme a Marco Mottini. Quest'ultimo, nominato Socio Onorario nel corso dell'ultima Assemblea, è presidente della Commissione tecnica dell'ASI e vicepresidente della medesima commissione della FIVA.

Per quanto concerne la gara, il tifo di entrambi i sodalizi sarà per il pilota di punta, Bruno Ferrari, socio della Scuderia e Socio onorario del Club Mille Miglia, qualifica attribuita a tutti i fondatori del Museo Mille Miglia (come, tra i partecipanti, Giuseppe Ambrosi). **II**



SOCI ALLA MILLE MIGLIA 2013

N.	Pilota	Naz.	Socio	Copilota	Naz.	Socio	Vettura	Anno
2	Albert Wetz	L	CMM	Romain Collé	L	-	O.M. 665 MM Superba	1927
8	Massimo Amenduni Gresele	I	CMM	Fabrizio Vicari	I	CMM	ALFA ROMEO 6C 1500 MMS	1928
21	Giulio Felloni	I	CMM	Riccardo Felloni	I	-	BUGATTI T 35 A	1925
23	Bruno Ferrari	I	CMM-BSC	Carlo Ferrari	I	-	BUGATTI T 37	1927
24	Guido Foresti	I	BSC	Elda Scalvenzi	I	-	BUGATTI T 37 A	1927
41	Ferruccio Nessi	CH	BSC	Carlo Nessi	CH	-	RILEY 9 Brooklands Speed	1928
43	Ezio Piardi	I	BSC	Marco Piardi	I	-	ALFA ROMEO 6C 1750 GT Cabriolet	1930
57	Giovanni Luca Murru	I	CMM	Massimo Destro Castaniti	I	-	BNC 527 MONZA	1927
59	Massimo Bettinsoli	I	CMM-BSC	Severino Arici	I	-	FIAT 508 S Coppa Oro	1934
61	Giuseppe Ambrosi	I	CMM	Al-Sabah Salem	KWT	-	ALFA ROMEO 6C 1750 Gran Sport	1931
69	W. Dominique Cruyt	B	CMM	Piero Quercioli	I	-	LANCIA Augusta Belna Cabriolet	1934
78	Macko Laqueur	B	CMM	X	-	-	LAGONDA M 4.5 RAPIDE	1934
86	Oswaldo Peli	I	BSC	Pierdario Baiguera	I	-	FIAT 508 S sport	1934
119	Silvano Gerani	I	CMM	Paolo Gerani	I	-	LANCIA Astura Sport	1939
122	Bruno Marini	I	CMM	Andrea Marini	I	-	RILEY 12/4 Sprite	1936
130	Alberto Riboldi	I	CMM	Paolo Sabbadini	I	-	FIAT FLORIDA 1100	1936
140	Paolo Maria Chersevani	I	CMM	Francesca Zanatta	I	-	BANDINI 1100 S	1947
149	Luca Bortolotti	I	CMM	Andrea Bortolotti	I	-	MASERATI A6 1500	1949
154	Georg Geyer	A	-	Franz Steinbacher	A	CMM	CISITALIA 202 SC	1948
164	Corrado Minussi	I	CMM	Barbara Senini	I	-	FIAT ZANUSSI Sport MM	1948
171	Fabrizio Rossi	I	CMM	Fabio Teti	I	-	CISITALIA 202 SC	1948
183	Marco Becchetti	I	CMM-BSC	Elisa Becchetti	I	-	HEALEY Silverstone	1950
190	Luigino Grasselli	I	CMM	Silvana Savaris	I	-	MASERATI A6 GCS/53	1953
207	Alex Von Mozer	NL	CMM	Maarten Staps	B	-	ALFA ROMEO 1900 Sprint Touring	1951
210	Giovanni Palmieri	I	CMM	Cesare Palmieri	I	-	FIAT 1100 E	1952
212	Achille Donati	I	CMM-BSC	Patrizia Verzeletti	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Spider	1952
213	Ennio Barozzi	I	CMM-BSC	Marco Fragni	I	-	TRIUMPH TR 2	1954
214	Ennio Tosi	I	BSC	Gianluca Ballini	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport spider	1952
216	Pietro Giuseppe Grumelli	I	BSC	Cristina Bona	I	-	AUSTIN HEALEY 100/4 BN1	1954
217	Angelo Facchinetti	I	CMM	Anselmo Galbusera	I	-	JAGUAR XK 140 OTS	1954
227	Marco Cajani	I	CMM	Luigi Somaschini	I	-	ALFA ROMEO 1900 C Gara	1952
229	Aldo Bonomi	I	CMM-BSC	Tarcisio Bonomi	I	-	LANCIA Aurelia B24 spider	1955
233	Flavio Gandolfi	I	BSC	X	-	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Spider	1952
242	Claudio Covini	I	CMM	Laura Brambilla	I	-	JAGUAR XK 120 OTS	1954
267	Giulio Olivini	I	BSC	Graziella Santangelo	I	-	ARNOLT Bristol Bolide roadster	1954
282	Ezio Ronzoni	I	CMM	Paolo Rebecchi	I	-	FIAT PININFARINA 1100 TV GT Pininfarina	1954
291	Geert Van De Velde	NL	CMM	Karin Van De Velde	NL	-	ASTON MARTIN DB 2 Vantage	1952
294	Alberto Cavallari	I	-	Odoardo Govoni	I	CMM	TOJEIRO Sport Tad	1953
344	Catherine d'Andrimont	MC	CMM	Aurelie d'Andrimont	B	-	LANCIA Aurelia B24 spider	1955
348	Mario Battistella	I	CMM	Alberto Battistella	I	-	WELDANGRIND PARSON MASERATI	1957
349	Arturo Cavalli	I	CMM	Petronilla Pezzotti	I	-	LOTUS Eleven Le Mans	1957
354	Raffaella De Alessandrini	I	CMM	Lucia Fanti	I	-	AUSTIN HEALEY 100/4 BN1	1955
366	Renato Gnutti	I	BSC	Riccardo Cristina	I	-	PORSCHE 356 A 1500 GS Carrera	1956



MILLE MIGLIA 1938

BRESCIA

75 ANNI ORSONO

Quando qualcuno sostiene di aver trovato qualcosa di prezioso per caso, quasi mai qualcuno gli crede. Al contrario, questa volta, è capitato al nostro amico Beppe Scutra, Commissario Sportivo CSAI e Socio Simpatizzante del club Mille Miglia.

Nell'esercizio della sua attività professionale, a Beppe capita spesso di frequentare cantieri e di svolgere sopralluoghi.

Nel corso di un'ispezione in un edificio da abbattere, ha trovato una scatola piena di vecchie pellicole e lastre fotografiche.

Potete immaginare il suo stupore quando ha scoperto che le fotografie ritraevano scorci di Brescia e della Mille Miglia.

Beppe, come il suo compianto padre Fausto - che collaborò per tantissimi anni all'organizzazione della corsa - è assai appassionato della Freccia Rossa.

Così, orgoglioso della sua scoperta, ha restaurato le fotografie recuperabili.

Gli scatti riguardano vari anni: su questo numero della Freccia Rossa vi proponiamo quelli relativi al 1938.

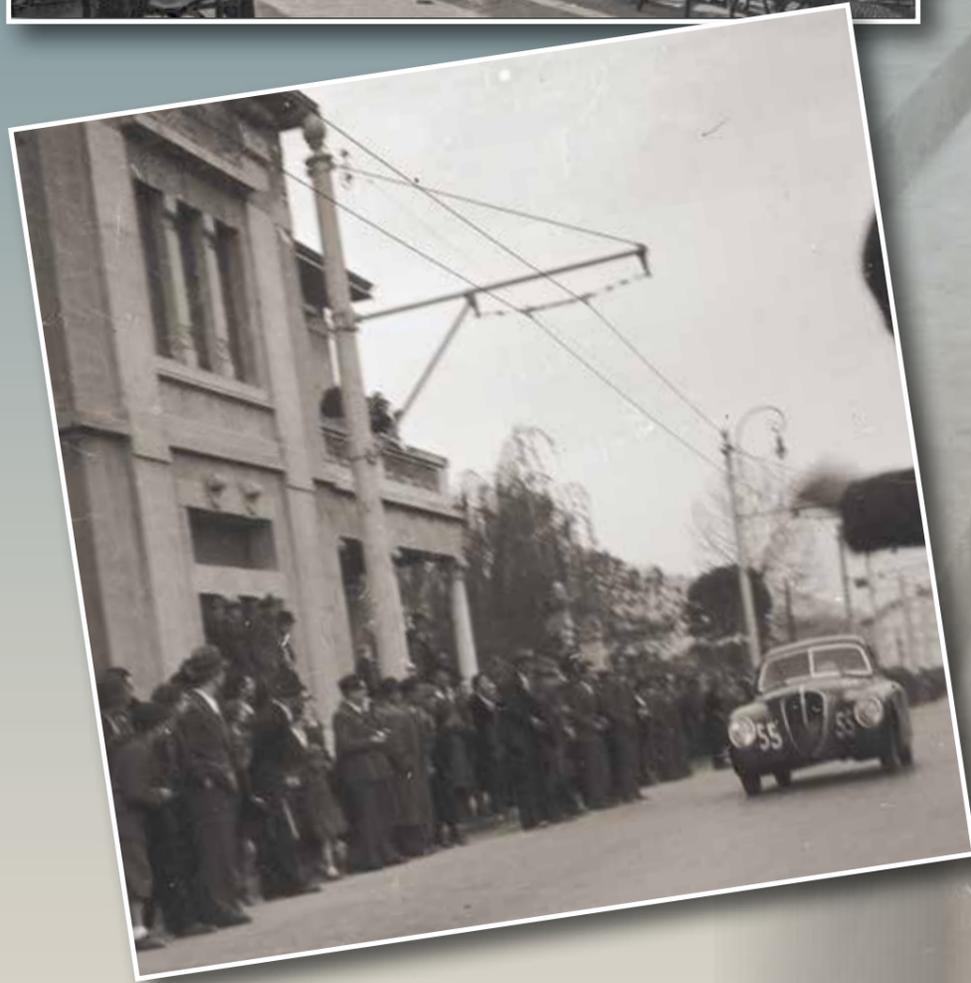
Le fotografie ritraggono sia alcuni momenti della Mille Miglia sia alcuni scorci di Brescia, in particolare di Piazza della Vittoria, all'epoca aperta da pochi anni.

La qualità delle inquadrature è ottima e lascia supporre che a scattare le foto sia stato un professionista o, quanto meno, un fotoamatore evoluto. Le immagini sono però molto spontanee e ci riportano indietro nel tempo con grande suggestione.

Ringraziando Beppe Scutra per aver voluto condividere questo suo "tesoro" con noi, ci ripromettiamo di proporvi altre belle immagini sui prossimi numeri. II









BRUNO BONI

IL SINDACO DELLA MILLE MIGLIA

QUINDICI ANNI ORSONO, BRESCIA È RIMASTA ORFANA DEL "PROFESSORE", UNO DEGLI ULTIMI PERSONAGGI CHE POTEVANO ESSERE CONSIDERATI QUALI PADRI PUTATIVI DELLA CITTÀ. LO CHIAMAVANO, "CIRO L'ASFALTATORE" IL "GRANDE MEDIATORE". IL GIORNALISTA BOCCA LO DEFINÌ IL "GOVERNATORE"; NELLA SUA LUNGA CARRIERA PUBBLICA RICOPRÌ MOLTE CARICHE MA, PER TUTTI, FU SEMPRE E SOLO IL "SINDACO", ANCHE A PIÙ DI VENT'ANNI DA QUANDO NON RICOPRIVA PIÙ TALE CARICA. PER I BRESCIANI, ANCHE QUELLI CHE NON LO AMAVANO, LA FIGURA DEL SINDACO - RUOLO RICOPERTO PER QUASI TRENT'ANNI - ERA QUELLA DI BRUNO BONI, CONOSCIUTO INTERNAZIONALMENTE COME IL "SINDACO DELLA MILLE MIGLIA".

Lui stesso, anche se non lo ammetteva, avrebbe preferito continuare a fare il Sindaco di Brescia, anche quando venne eletto Presidente della Provincia prima e Presidente della Camera di Commercio poi.

Bruno Boni, classe 1918, fu sempre molto legato alla Mille Miglia; prima della Guerra come spettatore, dopo il 1945 come uno dei protagonisti della rinascita della corsa.

Fu grazie a lui che gli organizzatori riuscirono a superare gli innumerevoli ostacoli politici che frenavano la ripresa della gara.

In quegli anni Boni si era perfettamente calato nel ruolo di primo sostenitore della Mille Miglia. Con l'amico Castagneto divideva equamente i momenti più importanti, in quanto ad apparizione pubblica, della corsa; a Boni, impugnata la bandiera a righe bianco-azzurre con l'effigie della Leonessa, simbolo di Brescia, era riservato il compito di mossiere alla partenza. Il "Direttore", con l'immancabile bombetta sul capo e la bandiera a scacchi, salutava l'arrivo e la conclusione della gara di tutti i concorrenti.

Le premiazioni erano il momento della Mille Miglia nel quale Boni svolgeva il ruolo di primo attore, in virtù della capacità dialettica assolutamente superiore a quella del burbero amico. »



Bruno Boni con Renzo Castagneto.



Fin dalla fondazione apparteneva - lui che non aveva mai conseguito la patente di guida - al Comitato d'onore del Club Mille Miglia Franco Mazzotti. Alcuni anni fa caldeggiò con entusiasmo l'iscrizione al club di sua figlia Franca, appassionata pilota di auto storiche.

Più di ogni altro commento alla Sua figura, riteniamo che la pubblicazione di uno stralcio di una lettera - dallo stesso Boni inviata alla figlia - spieghi l'affetto che il Professore provava per la freccia Rossa.

Affetto e stima assolutamente ricambiati.

«...erano tempi difficili: le strade sconnesse, i ponti rotti facevano sembrare l'impresa quasi al limite dell'impossibile.

Tuttavia, si è dato subito mano alla riorganizzazione. Dei quattro promotori rimanevano in vita Castagneto, Maggi e Canestrini, in quanto il Conte Mazzotti era morto per un incidente aereo in guerra.

I problemi da risolvere erano moltissimi. Ho iniziato dando subito la mia completa e decisa collaborazione agli organizzatori, anche per superare l'opposizione e la diffidenza verso i promotori che erano considerati compromessi con il passato regime. I miei precedenti politici quale Presidente del CLN (Comitato di Liberazione Nazionale, N.d.A.)

rappresentavano una specie di parafulmine per le motivazioni politiche. »

Bruno Boni con un'ospite di Villa Maggi prima di una Mille Miglia anni Cinquanta.



Nel Ridotto del Teatro Grande, Bruno Boni premia Enzo Ferrari.





La collaborazione si estendeva anche a sollecitare gli interventi delle varie Prefetture sul percorso, per stimolare le iniziative da parte delle Amministrazioni a sistemare le strade per consentire il transito delle vetture.

Di stretta intesa con l'amico Castagneto, facevamo visita ai vari responsabili per sollecitare il loro interessamento. Ovunque, devo dire, fin dal 1946, abbiamo trovato un sincero spirito di collaborazione e cordialità. Mi fermo solo agli incontri con gli amici di Firenze, che ci ospitavano al tradizionale ristorante "Gioacchino",

dove un giorno avevano preparato una fiorentina di 6-7 Kg, uno spettacolo incredibile, che sarebbe sicuramente stato di stimolo per un quadro di pittori del 1600. Sempre a Firenze, ma in altra occasione, ho vissuto con Castagneto un'esperienza singolare. Dopo il solito incontro con gli amici per definire le questioni riguardanti l'organizzazione per il transito delle vetture, siamo andati a vedere una rivista con Carlo Dapporto e Delia Scala. La soubrette era amica di Eugenio Castellotti, grande pilota che, nel 1956, aveva vinto la "Mille Miglia". Proprio durante lo spettacolo era giunta la notizia della morte di Castellotti, scatenando immediatamente il dramma nell'animo di Delia Scala. Lo spettacolo era stato sospeso».

Per celebrare la sua memoria, la 1000 Miglia Srl e il Club Mille Miglia hanno deciso di sostenere un'iniziativa voluta dalla famiglia Boni e dall'Associazione al "Sindaco della Mille Miglia"

L'Associazione Bruno Boni è nata il 31 Ottobre 2011 avendo come soci fondatori Franco Lucini, Giuseppe Promenzio e Roberto Boni. ■■



Anni Sessanta:
il Sindaco Boni partecipa alla tradizionale consegna dei doni per il "Natale dei Vigili Urbani", organizzata dall'ACI Brescia.

BRESCIA, LA MILLE MIGLIA TRA LA GENTE

I° CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI



Immortalare le emozioni per raccontare la Mille Miglia: l'associazione culturale Bruno Boni in collaborazione con la 1000 Miglia srl e il Club Mille Miglia Franco Mazzotti, ha allestito per l'edizione della Freccia Rossa che partirà il 16 maggio da Brescia il primo "Concorso fotografico Bruno Boni". Un'iniziativa che vuole premiare la passione e divulgare le immagini "popolari" di quella che Enzo Ferrari definì in tempi non sospetti la *corsa più bella del mondo* e che divenne tale anche per la passione di colui che è passato alla storia come il Sindaco della Mille Miglia.

Per iscriversi al concorso è sufficiente compilare il form disponibile sul sito Internet www.brunoboni.it, dal 2 maggio al 31 maggio; due le categorie di partecipazione, ovviamente gratuita: una riservata ai fotoamatori e l'altra a coloro che dello scatto fotografico hanno fatto una professione.

Ogni partecipante, scegliendo tra "reportage" ed "elaborazioni" potrà proporre fino ad un massimo di tre scatti che saranno inviati in digitale via web, tutti pubblicati e valutati da una commissione composta da esperti di fotografia ed esperti di Mille Miglia.

Ciascun partecipante che compilerà il form entro l'inizio della corsa potrà ritirare l'accredito ufficiale che gli consentirà di accedere al percorso della gara e dare libero sfogo alla sua fantasia per catturare

l'immagine migliore. Le premiazioni del concorso si terranno l'8 giugno a Palazzo Loggia e i vincitori potranno ricevere materiale fotografico, libri e gadget della Mille Miglia oltre ai riconoscimenti ufficiali di Regione, Provincia, Comune e Camera di Commercio. Le immagini vincitrici del Concorso saranno poi pubblicate sul libro fotografico edito dalla 1000 Miglia srl.

Saranno assegnati premi (non in denaro) consistenti in materiale fotografico di Photò19, oggetti e gadget Mille Miglia, coppe offerte dal Banco di Brescia e riconoscimenti istituzionali.

La giuria sarà composta da:

- Cav. Alberto Sorlini** (presidente), fotografo ufficiale della Mille Miglia dal 1947 al 1957
- Roberto Gaburri**, presidente Srl
- Marco Makaus**, consigliere delegato 1000 Miglia Srl
- Alfredo Coppellotti**, vicepresidente Club Mille Miglia Franco Mazzotti
- Franca Boni**, figlia di Bruno Boni
- Paolo Mazzetti**, responsabile servizi editoriali Mille Miglia
- Corinna Alabiso**, fotografa professionista,
- Marco Lucini**, fotogiornalista

I° CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI

UBI Banco di Brescia

FOTOAMATORI / FOTOGRAFI PROFESSIONISTI

PHOTO

ISCRIZIONE GRATUITA ONLINE
www.brunoboni.it



1000 Miglia
2013
DIGITALPHOTO

CON IL PATROCINIO DI:



1000MIGLIA srl

1000 MIGLIA



ELEZIONI 2013

UGO GUSSALLI BERETTA RIACCLAMATO PRESIDENTE

Lo scorso 27 Febbraio 2013, presso il Ristorante "Il Falconiere" di Gardone Val Trompia si è tenuta l'assemblea Ordinaria dei Soci della Scuderia Brescia Corse per il rinnovo delle cariche sociali. In attesa e nella speranza di poterlo rivedere, prima di procedere al voto, il Presidente Ugo Gussalli Beretta ha invitato tutti i soci a votare per l'amico e consigliere Guido Foresti, nonostante la sua scomparsa in Venezuela. Sotto la direzione del notaio Antonella Rebuffoni, si sono quindi svolte le elezioni del Consiglio direttivo della Scuderia; i soci potevano esprimere tredici preferenze. Lo spoglio delle schede ha prodotto il seguente risultato:

- GUSSALLI BERETTA 60 voti
- GABURRI 58 voti
- FORESTI 52 voti
- BENETTI 52 voti
- BONOMI 50 voti
- FERRARI 47 voti
- MAZZETTI 44 voti
- BOCELLI 43 voti
- TAGLIETTI 37 voti
- BRUNORI 35 voti
- BERTOLI 31 voti
- BECCHETTI 27 voti
- TOSI 27 voti
- PELI 26 voti (primo dei non eletti)

A seguire, Cherubini 20 voti, Aime e Colpani 13 voti, Sbalzer e Bettinsoli 10 voti, Ranghetti 7 voti e Bontempi 6 voti.

Dopo la lettura dei risultati della votazione, l'Assemblea dei soci ha acclamato Presidente della Scuderia Brescia Corse il Cav. Ugo Gussalli Beretta.

In seguito, il Consiglio ha deciso di ammettere alle riunioni - fintanto che non si avranno notizie di Guido Foresti - Osvaldo Peli, come primo dei non eletti. ||



Sopra: L'intervento del Presidente Ugo Gussalli Beretta con, alla sua destra, Dino Brunori.

A destra: Donato Benetti legge l'esito delle votazioni affiancato dal notaio Antonella Rebuffoni.



LA NUOVA DISTRIBUZIONE DELLE CARICHE

Ugo Gussalli Beretta	Presidente
Aldo Bonomi	Vice Presidente
Donato Benetti	Segretario
Roberto Gaburri	Tesoriere
Valerio Bocelli	Direttore Sportivo
Giorgio Taglietti	Co Direttore Sportivo
Bruno Ferrari	Direttore Tecnico
Paolo Mazzetti	Ufficio Stampa
Osvaldo Peli	Progetto Giovani
Sandro Bertoli	Consigliere
Simone Becchetti	Consigliere
Dino Brunori	Consigliere
Ennio Tosi	Consigliere



PROGETTO GIOVANI

Con un'iniziativa del tutto nuova per il settore delle auto d'epoca, i nuovi consiglieri della Scuderia Brescia Corse hanno deciso di istituire un "Progetto Giovani", a favore dei giovani che vogliono avvicinarsi al mondo dell'automobilismo storico sportivo. L'iniziativa prevede la selezione di dieci giovani appassionati - piloti o navigatori di età compresa tra i 18 e i 30 anni - che desiderino impegnarsi a favore della Scuderia. Sotto la guida di Osvaldo Peli, responsabile del progetto, e del Direttore Sportivo Valerio Bocelli i giovani selezionati seguiranno corsi di regolarità, potendo disputare prove pratiche. Con il sostegno economico della Scuderia, i migliori tra loro potranno disputare alcune gare con la Lancia Fulvia Coupè che la socia Antonella Rebuffoni ha appositamente donato alla Brescia Corse. Per informazioni o per avanzare la propria candidatura, si può scrivere a peliosvaldo@scuderia-bresciacorse.it



Osvaldo Peli al volante della sua Fiat 508 S

aido

GUIDO CORRE CON NOI!



Dedicato a Guido ed Elda Foresti, Vittorio e Maurizia Missoni, dispersi in Venezuela dal 4 gennaio 2013

Quando si è trattato di esaminare l'accettazione alla Mille Miglia di Guido Foresti, tra gli uomini della Mille Miglia non c'è stata alcuna incertezza: se mai Guido fosse tornato a casa, il suo posto al via di Viale Venezia non poteva mancare. Foresti, insieme alla moglie Elda Scalvenzi e agli amici Missoni, è disperso nel mare del Venezuela, dal 4 gennaio 2013. Guido, grande appassionato di Mille Miglia, alla quale ha sempre partecipato negli anni scorsi, è pure consigliere della Scuderia Brescia Corse.

I suoi amici bresciani che parteciperanno alla corsa hanno anche deciso di ricordarlo facendo realizzare un adesivo da apporre sulle loro vetture.

A Pralboino, dove vivono i figli e i parenti di Guido ed Elda Foresti, non hanno ancora perso la speranza di rivederli.

Condividendo questa speranza, gli organizzatori della Mille Miglia hanno deciso di assegnargli il numero 24, giusto dietro al suo grande amico Bruno Ferrari, due volte vincitore della Mille Miglia. ■■



Sopra: l'adesivo che i soci della Scuderia partecipanti alla Mille Miglia 2013 applicheranno alle loro vetture.



Con la sua Bugatti 37, Guido Foresti ha disputato molte gare con i figli Pietro e Cesare

AD: Square1 Photo: Amarcord Studio



TEMPO NOTTE

www.novamobili.it
novamobili@novamobili.it
Novamobili S.P.A. del Comm. A. Battistella
Via Pascoli, 14 / Pieve di Soligo (TV)
31053 / Italia
Tel. +39 0438 9868 / Fax. +39 0438 986999

NOVAMOBILI 



OMR AUTOMOTIVE: FACCIAMO IL GIRO DEL MONDO. OGNI GIORNO.



IL GRUPPO OMR HA IMPIANTI PRODUTTIVI E SEDI OPERATIVE IN EUROPA, MAROCCO, BRASILE, INDIA, CINA.

www.omrautomotive.it



Dotcom

CLASSIC INDIA

Rally

di Giancarlo Puddu

**DAL 24/01 AL 21/02
2013 IL NOSTRO SOCIO
GIANCARLO PUDDU HA
PARTECIPATO CON LA SUA
VOLVO PV 544 AL CLASSIC
INDIA RALLY: 4300 KM TRA
LO STATO DEL RAJASTHAN
E LO STATO DEL GUJARAT.
IL RALLY È STATO
ORGANIZZATO DA ROARR,
UNA SOCIETÀ INGLESE
CHE DA ANNI ORGANIZZA
"LONG DISTANCE RALLIES".**

Il 26 gennaio appuntamento a Delhi, siamo 15 vetture tra cui una rarissima Lanchester degli anni '20 ed una Lagonda 45 del 1937, due Jaguar XK 120, una Jaguar 150, una enorme DeSoto Fireflite cabrio degli anni '50 ed una Lincoln Capri (l'auto con la quale negli anni '50 si vinceva la Panamericana!), una Chevrolet del '37 arrivata seconda alla Pechino Parigi. Tre Mercedes Pagoda ed una velocissima 45 SL, una Giulia 1300 scuderia del Portello guidata da Roberto Chiodi e la mia Volvo PV 544 con la quale ho fatto tutti gli altri rallies in giro per il mondo. In India esiste la regola del 3: primo avere un clacson forte e chiaro, secondo buoni freni e terzo tanta fortuna!!! »

In teoria si guida a sinistra quindi è il mio navigatore (mia moglie) che mi dice quando superare, ma in pratica tutto ciò che si muove può arrivare da tutte le direzioni! Per i primi 1500 km guidiamo in Rajasthan visitando fortezze e palazzi di maharaja. Entriamo nel Gujarat dal sud del Rajasthan e passando dalla città di Ahmedabad ci dirigiamo verso il mare di questa bella penisola. Andiamo nelle zone desertiche per poi tornare in Rajasthan passando da belle strade rurali e su qualche tratto di autostrada. Ritornati a Delhi abbiamo lasciato le macchine nei containers per il viaggio di ritorno in Italia. Questo magnifico rally ci ha dato la possibilità di viaggiare in maniera del tutto particolare, vedendo e vivendo con la nostra Volvo le persone, i paesini, le campagne, i templi, le regge e le fortezze dell'India, permettendoci così »



I Puddu davanti
una fortezza



La Rolls Royce del
Maharana di Udaipur



di scoprire e di godere di tante meraviglie "sconosciute". Inizio rally a Delhi: prese le vetture dai containers, mille difficoltà burocratiche, riusciamo a partire solamente verso le 5 del pomeriggio, quindi al buio, cosa sempre da evitare possibilmente... la mia Volvo si ferma ad un distributore e non vuole più partire, per fortuna era solo il filo a massa della batteria che non faceva contatto. Facile riparazione ma entriamo in un videogioco notturno, il traffico diventa un incubo, i camion non hanno le luci posteriori ed usano gli abbaglianti in permanenza. Sorpassi folli, moto, bici, cani, mucche, bufali, moto e tuc tuc tutti contro di noi! Speed bumps micidiali all'ingresso

reale di Bundi, il Garh Palace, costruito dal Maharaja Rattan Singh nel 17° secolo. Descritto da Kipling come " opera non dell'uomo ma dei folletti" quando ci è apparso da lontano ci siamo chiesti se eravamo ospiti di Tolkien o in preda di un delirio di fantasie. Non ci sono parole per descriverne l'architettura! Balconi, sale, fortificazioni, dipinti (pochi rimasti integri ma meravigliosi), statue di elefanti ovunque, nei capitelli, come sovrapposte, negli angoli delle stanze. I dipinti delle persone sono solamente di profilo, in quanto solo gli Dei potevano essere rappresentati di fronte! Lasciamo Bundi e andiamo a visitare il bellissimo forte di Chittaugarh costruito nel 13° secolo. Lungo la strada vediamo dei piccoli appezzamenti di fiori bianchi ad oppio, coltivati e controllati dal governo nella piena legalità.

Da li ci dirigiamo verso Udaipur e sulla strada dei Monti Aravalli ci appare la fortezza di Kumbulghar costruito dal Maharana Kumbha nel 1400. Le mura, seconde solo alla muraglia cinese, sono lunghe 37 km e attraversano 13 passi

di montagna. All'interno templi, palazzi e villaggi. Arrivati ad Udaipur siamo invitati la sera dal Maharana Shriji Arvind Singh, grande collezionista di auto d'epoca e vincitore al Concorso di eleganza di Pebble Beach con una Rolls Royce appartenuta al nonno. Dopo Udaipur entriamo nello stato del Gujarat che ci offre templi dalle architetture affascinanti e straordinari paesaggi. Incredibilmente bello il tempio jainista di Palitana, composto da 800 templi. Per visitarlo bisogna salire 3700 gradini. Restiamo sbalorditi ed emozionati nella visione di questo luogo di devozione scolpito nel marmo e visitato ogni giorno da migliaia di pellegrini. Ci accompagnano nella visita canti, preghiere ed il fascino dei fedeli vestiti di bianco che recano offerte e fiori. I jainisti, vegetariani assoluti, hanno un totale e religioso rispetto di ogni tipo di vita animale e vegetale, addirittura non raccolgono nulla che cresce sottoterra per non fare male ad un insetto o un verme nell'estrazione del vegetale.

Il giorno seguente arriviamo a Gondal nel centro del Gujarat e siamo ospiti nella residenza estiva del Maharaja, anche lui appassionato di auto storiche. Quando vede la Giulia di Roberto Chiodi gli racconta di avere corso con una Giulietta. Nel suo garage ha trenta belle vetture in gran parte americane dell'immediato dopoguerra. Infatti gli Indiani con l'avvento delle vetture USA hanno scoperto che queste andavano nelle loro strade forse meglio delle Rolls ad un »

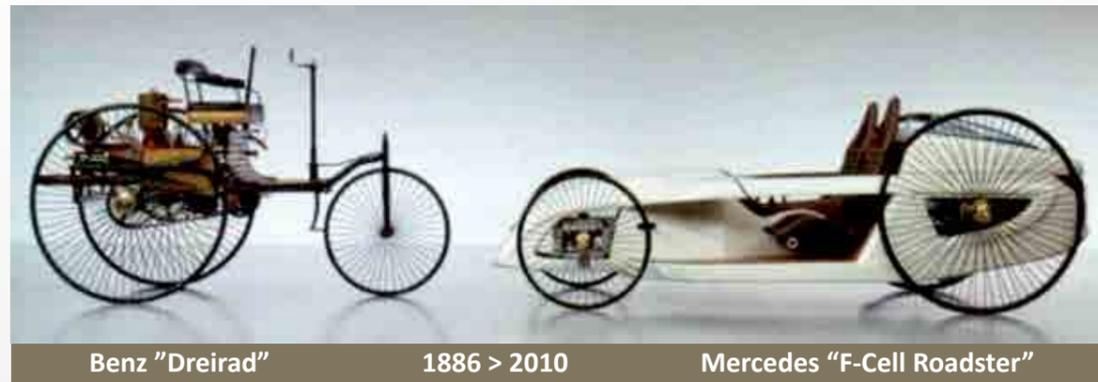
e all'uscita di ogni paesino! La Volvo si comincia a lamentare ma non sa ancora cosa la aspetta! Finalmente arriviamo sani e salvi la sera tardi a Karauli, un forte del '500 diventato albergo. Da Karauli andiamo a Ranthambhore, una volta terreno di caccia del Maharaja di Jaipur, ora area protetta dove vivono 49 tigri. A pochi chilometri dalla riserva un forte costruito nel 11° secolo. Il Maharaja di Ranthambore, nel 14° secolo dette riparo nel forte ai nemici del sultanato di Delhi e il forte fu sottoposto ad un massiccio assedio e infine conquistato dai musulmani. Questo forte è protetto da cinque portoni massicci muniti di punte di ferro per impedire l'accesso agli elefanti che portavano i guerrieri all'assalto. Al momento dell'assedio durato più di un anno gli abitanti erano 10.000 e avevano cibo ed acqua per un anno. Il forte è magnifico e ricco di templi di tutte le religioni. Sulla strada di Udaipur straordinario il palazzo



prezzo molto inferiore! Un'altra meraviglia che abbiamo visitato è Mount Abu del 12° secolo con due templi jainisti di sublime bellezza di marmo bianco, talvolta rosa, lavorati come un merletto con figure floreali ed umane che letteralmente fuoriescono dal marmo. Lasciamo Mount Abu e andiamo a Jailsamer, il forte dorato, la città più ad ovest del Rajasthan a soli 60 chilometri dal Pakistan. La città circondata da mura controllava il passaggio, obbligato, delle carovane ed il maniero ha rappresentato per secoli il rifugio di sovrani che accumulavano ricchezze e costruivano meravigliosi palazzi con balconi intarsiati all'interno delle mura. Proseguiamo per Jodhpur, sulla strada sentiamo un rumore che viene dalle sospensioni posteriori, mia moglie ormai esperta, fa subito diagnosi di una rottura dell'ammortizzatore posteriore di sinistra! A forza di buche di salti e di sterrati l'ammortizzatore ha sfondato l'alloggiamento nel bagagliaio. Niente problemi: ci fermiamo in un villaggio dove un giovane artigiano con una vecchia saldatrice a carburo ci esegue rapidamente una perfetta riparazione. Da Jodhpur rientriamo verso Delhi, ci fermiamo a Neemrana in un albergo fortezza in cima ad una collina dove si rifugiavano i briganti. Tornati a Delhi, lasciata la Volvo nei containers per altri due giorni ci godiamo questa bella ed interessante città in attesa del nostro volo per Roma. II



L'AUTOMOBILE: SOSTENIBILITÀ DI UN SOGNO



Benz "Dreirad"

1886 > 2010

Mercedes "F-Cell Roadster"

Continua la pubblicazione dell'**Enciclopedia interrogativa su 125 Anni di Evoluzione**, ad opera del nostro socio belga Dominique Cruyt.

I primi capitoli pubblicati nella **Freccia Rossa** sono visibili sul nostro sito www.clubmillemiglia1949.it:

- | | |
|--|---------------|
| Capitolo 1: Carl Benz e Gottlieb Daimler: gli inventori? | maggio 2011 |
| Capitolo 2: Sostenibilità nel 1900: vapore, elettricità o benzina? | novembre 2011 |
| Capitolo 3: Sostenibilità nel 1900: cavallo o macchina? | " " |
| - paragone qualitativo tra il cavallo e la macchina prima del 1900 | " " |
| - paragone tecnico tra il cavallo e la macchina | maggio 2012 |
| - paragone economico tra il cavallo e la macchina | novembre 2012 |

In questo numero della **Freccia Rossa**, visioniamo la prima parte degli emblemi automobilistici di tutti altri animali, in modo complementare agli emblemi equestri ricordati nell'edizione di maggio 2012. Fra poco, il sito presenterà anche la versione francese, dalla quale quella qui pubblicata è stata tradotta da Letizia Gianì, con l'aiuto di Giampaolo Bonechi e Massimo Meli.



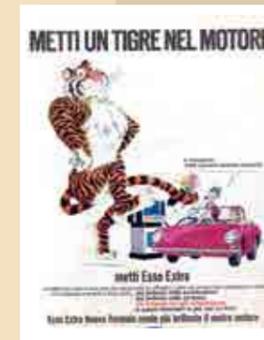
Dominique Cruyt e Piero Quercioli, soci del Club Mille Miglia, si sforzano a non perdere le 1000 immagini della 1000miglia.

Secondo la Genesi l'Arca di Noé si è arenata sulla cima del Monte Ararat. Secondo l'iconografia automobilistica è all'inseguimento di una **De Dion Bouton** del 1901 che sembra lanciarsi freneticamente in un branco di animali scappati dalla biblica imbarcazione. Mai questi animali, neppure quelli che hanno contribuito a fare la storia della locomozione umana dalla notte dei tempi, raggiungeranno l'automobile. Se gli animali avevano perduto la battaglia della locomozione, non avevano però perso la guerra dei simboli: dopo lo studio degli emblemi equini (vedi da pag.46 a



pag.52), è arrivato il momento dei resti dell'Arca di Noé di venire a dare una mano alle automobili per aiutarle ad affermare al meglio la loro identità.

Emblemi: i resti dell'Arca di Noé



Avere come obiettivo il mondo automobilistico, non esclude di approssicare il soggetto attraverso l'immagine petrolifera che fa parte della memoria collettiva: presentare belle macchine con una tigre è un'idea che tutti gli automobilisti associano al più grande petroliere del mondo. Ma l'idea era veramente inedita?

Perché molti petrolieri hanno fatto appello alla biologia animale per decantare le prestazioni dei loro carburanti?



Osservando il manifesto del pioniere **Daimler-Benz**, senza dubbio, l'originalità dei pubblicitari **Esso** è quella di essere riusciti ad 'umanizzare' questo predatore nelle stazioni di servizio al punto di farlo passare come un 'gentlemen' al cospetto femminile.

Che fosse la tigre di **Esso**, il cane a 6 zampe di **Agip**, il mollusco di **Shell** o il cammello di **Mobil**, l'associazione ricercata è tanto storica quanto simbolica, mentre la ragione subliminale non potrebbe essere che scientifica: il petrolio deriva da una (molto) lenta metamorfosi, attraverso la degradazione batteriologica di sostanze organiche di origine vegetale o animale... in idrocarburi.



Come era stato ben illustrato dai lubrificanti **Suprol**, l'automobilista sogna dal principio solo cavalli meccanici... eppure sia il cavallo che la tigre sono ben lontani da rappresentare tutta la diversità del mondo animale.

Anche gli industriali della gomma, settore dove una parte della materia prima deriva dagli idrocarburi (v. pag.58), si ispiravano ad animali come il cavallo (**Continental**, v. pag.51), l'orso, il lupo (**Gislaved**, **Prowodnik**), l'aquila (**Goodyear**), il pellicano (**Englebert**), lo scorpione (**Pirelli**) o l'elefante (**Pirelli**, **Metzeler**)... ed è proprio guidati dalla proboscide di questo pachiderma che entriamo nel grande zoo automobilistico.





Nel 1999 una **Bugatti 'Royale' Coupe Binder** ha raggiunto all'asta la cifra di 20.000.000 di dollari. Nove anni più tardi la sola mascotte di elefante di una **Bugatti 'Royale'** fu aggiudicata per 238.000€.

Tranne che per le guide indiane o per l'armata di **Annibale** (produttore spagnolo nel 1991 di 50 coupé in fibra di carbone con meccanica **Seat**), l'elefante certamente non evoca il mezzo di locomozione più mobile. Eppure questo colosso adorna il radiatore di una delle più prestigiose vetture di tutti i tempi la **Bugatti 'Royale'** tipo 41 del 1926. Questa mascotte era opera del giovane fratello di Ettore, Rembrandt Bugatti, scultore di animali, che pose fine ai suoi giorni nel 1917. La 'Royale' ha rischiato di conoscere un destino altrettanto tragico. Mentre tutte le teste coronate ne erano interessate, nessuno di loro osava acquistarla, cosa che fece dire con ironia "che solo il prezzo era regale". Era stata prodotta una serie di 32 costosi motori (12.763cc/250cv) mentre furono acquistate appena sei 'Royale'. Di fronte alle difficoltà finanziarie, Ettore Bugatti ebbe l'idea di riassegnare le meccaniche invendute a delle automotrici su pneumatici, le famose 'Michelines' inventate da **Michelin**. Furono prodotti ancora 250 motori pari a 4 unità per ciascuna motrice. Nel 1937 l'automotrice **Bugatti** batté il record di

velocità su rotaie a 197Km orari, cioè una velocità massima identica a quella di una **Bugatti 'Royale'**!

Il simbolo del pachiderma fu

utilizzato sia per dei pesi massimi che per dei pesi piuma:

- » il **Jumbo**, camion prodotto in Michigan (USA) tra il 1918 e il 1924;
- » monoposto inglesi **Mampe*-Maurer** di F2 con motore **BMW** (*sponsor di liquori);

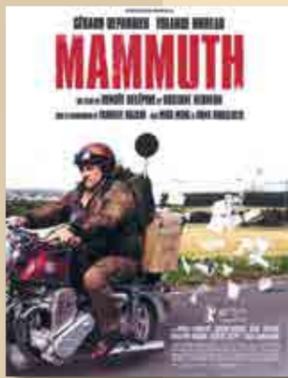


MAMPE



Questa Tigre bellicosa ci riporta a tigri più pacifiche:

- » in Germania, il camion **Tiger** di **Krupp**, antico co-produttore dei carri armati Porsche;
- » il marchio **Le Tigre** (Francia) propose nel 1920 una cabriolet a 3 posti anteriori con il volante al centro;
- » **Tiger** (USA) propose nel 1914 una ciclo-car che scomparve con la morte del suo ideatore;
- » Nel Regno Unito, **Leyland** produsse l'autobus **Tiger** (1984) e **Tiger** (1992) delle repliche di ispirazione **Lotus Seven** con motore della **VW Golf**;



- » la moto **Mammuth-Münch**, che chiese in prestito i suoi motori dall'automobile: **NSU TTS** nel 1965 e **Opel-Cosworth** (2l- 260cv) nel 2009 con Gérard Depardieu tra i clienti VIP;

- » il carro armato **Elefant**, progettato da Ferdinand Porsche (a ds foto durante un'esercitazione), fu costruito nella fabbrica **Daimler-Steyr-Puch** (a Linz, Austria), ribattezzato 'Nibelungenwerke' dal führer grande ammiratore di Wagner. Ah, se il geniale inventore si fosse accontentato di immaginare dei carri armati meno competitivi dell'**Elefant** o del **Tiger**, avrebbe evitato di soggiornare per 20 mesi in prigione a Digione alla fine della guerra, senza nemmeno comparire davanti ad un tribunale!!



- » una micro-vettura (1995 foto) che ha riaggiornato la **Messerschmitt** (v. pag.83);

- » la **Opel Tigra** con il logo che ricorda il fulmine del marchio e il felino saltellante;



- » in Italia, il camion **OM Tigre** inaugurò nel 1950 la serie di nomi animali di **OM**;



- » in Malesia la **Proton**, proprietaria di **Lotus**, sfoggia una testa di tigre, molto simile a quella delle vetture coreane sportive **Spirra**;



- » infine il pioniere francese dell'automobile, **Panhard et Levasor**, conobbe nel 1965 con il modello **Tigre** il suo canto del cigno nelle braccia del suo acquirente (o salvatore?) **Citroën**.



Tra la prima **Panhard et Levasor** e l'ultima **Tigre**, ¼ di secolo di avanguardia automobilistica.

Il leopardo è, tra tutti gli altri felini, il preferito dal marketing automobilistico:



- » **Rolls Royce**, fornitore di corte, sfoggia sul suo blasone il leopardo reale, ereditato dall'arme normanna di Guglielmo il Conquistatore nell'XI° secolo;



- » **Alvis**, meglio conosciuto per il 'triangolo rosso' d'aspetto massonico, con il suo motto 'God is my help' (Dio è il mio aiuto) inciso sul blasone a tre leopardi (spicchio superiore) e un leone;



- » questo stesso leopardo si è fatto piccolo sullo stemma **Ford** degli anni '50; **Leopard** è il nome 1/ di una **Nissan** sportiva (1980>); 2/ di una roadster svedese prodotta in Polonia (logo 2005>); 3/ della **Moon-Leopard** svizzera del 1987, fuoristrada lussuoso su base **Jeep**; 4/ di carri armati NATO;



Panther:

- » Germania (1902-04) un antico costruttore di Braunschweig;
- » Italia, una micro-vettura diesel **Panther** (1954-57: logo a ds) e la **Pantera De Tomaso**;
- » Inghilterra: marchio di importazione (1906-08) e repliche (1972>) **Jaguar** e **Mercedes SSK**;
- » USA: vettuere (1909) senza cambio e una sportiva (1962) a motore **Daimler**;
- » Francia: le microvetture **Panthère** (1920) e la **Matra Bagheera** (1973) a motore centrale e tre posti anteriori, dal nome della gentile pantera de 'Il Libro della Giungla' di Kipling.



I felini continuano con **Jaguar** (pag. 87) e le sue repliche, **Top Cat**, **Bouillot**, **Lynx** e **Aristocat** così come le **Wildcat** (**Buick** 1954) e **Bobcat** (**Mercury** 1975);

- » **Lynx** fu anche il nome di una monoposto australiana (1960) e di modelli **Riley**, **Jaguar**, **Mercury** e del armato leggero **Lince IVECO**;



- » **Cougar Mercury** (1967 logo a ds) e **Kougar** (repliche inglesi di **Fraser-Nash** e **Ferrari**);



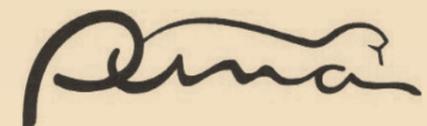
- » **Guepardo-Artès** (1966) auto da corsa spagnola;



- » **Cheetah** (ghepardo in inglese) fu 1/ una scuderia corse (1964) di Piers Courage e Charly Graemiger, vecchio meccanico svizzero di Carroll Shelby; 2/ un prototipo a motore centrale **VW Karmann** disegnato da Italdesign (1971); 3/ un kit-car inglese, stile **Lamborghini Miura**, con motore **Alfasud**; 4/ una **Lamborghini 4x4** (1977) che è servita come prototipo alla LM004 dieci anni più tardi;

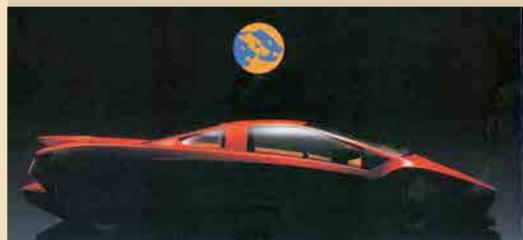


- » e tre **Puma**: 1/ delle vetture sportive in poliesteri con meccanica **VW** (1967-97 Brasile, logo giallo/nero); 2/ dei kit-car (1973) con meccanica **VW** o **Alfa Romeo** dell'imprenditore romano dal nome molto felino, Adriano Gatto; 3/ un modello **Ford** (1997 logo alfa-figurativo).





Altri felini meno definibili rivendicano una parte nella festa automobilistica: **Standard**, fondata da **Gutbord** (Germania 1933-35), **Andersen** con la meccanica **Mini Moke** (Gran Bretagna), **Albar-buggy** (Svizzera) e **Cizeta Moroder**, supercar disegnata da Gandini nel 1988 (Italia, foto).



E abbiamo lasciato per ultimo il primo dei felidi, il leone, re della giungla:



Germania

» **Büssing** (gruppo **MAN/Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg**) le cui fucine originarie risalgono al 1758;



» **Mannesmann** (1923-29): l'emblema del leone (manifesto in basso) di queste lussuose vetture è sormontato dalla stella dei druidi, talismano dei vecchi 'Germani';



» Il primo blasone **Opel** contava 3 leoni, di cui quello 'Land von Hesse';



» **Tornax** (1934-37) eccellente vettura sportiva con motore **DKW**;

» **Liedtke** (1987), attualmente **Selektra**, fabbrica di 'furgoni' urbani elettrici;



» **Strohm** (1991-94), repliche **Lamborghini** con motore V6 **PRV PeugeotRenaultVolvo**;



Austria

» **Gräf & Stift** produsse dal 1836 in successione serrature, articoli metallici e bici, poi nel 1898 auto. Questa **Rolls 'austriaca'** entrò nella storia per aver trasportato l'Arciduca Francesco-Ferdinando all'epoca dell'assassinio di Sarajevo nel 1914, evento che scatenò la Prima Guerra Mondiale (museo militare di Vienna).



Belgio

» **Nagant** (1896-1928) in un primo tempo costruì su licenza delle **Gobron-Brillié**;



» **Germain** (1897-1914), vetture di prestigio, inizialmente su licenza **Daimler**;



» **Linon** (1900-1914) il cui stemma riprende quello della città di Verviers;

Cecoslovacchia

» la vecchia società **Praga** (1907-47) produsse vetture proprie, prima di lavorare su licenza **Isotta Fraschini**, **Charron** e **Renault**. Sotto il regime comunista, la produzione si orientò verso vetture utilitarie;



» **Achilles**, conosciuta per le sue moto, produsse anche auto fino al 1912;



Svizzera

» la **Tecoplan-Leo** propose nel 1990 un'originale vettura da città (2,5mt e 450Kg) a motore, sia elettrico che termico (**Fiat**). Il progetto era sul punto di essere realizzato da **Ikarus** (Ungheria) e da **Sumitomo** (Giappone);



Scozia

» **Argyll** (1899-1932), la decana di Glasgow;

» **The All British Car** (1906-08) fondata da **Johnston**, poi ripresa da **Arrol-Johnston**;



Inghilterra

» la holding **Bean**, costruttore di carrozze dal 1826, produsse nel 1920 sia automobili proprie che carrozzerie per le **Fiat 501** inglesi;



» la **British Lion**, antico produttore di armamenti (1903-04);

» l'effimero **Lion** (1905) con inserti decorativi interni placcati in argento;



» la filiale **Ford 'England'** aveva il suo emblema particolare con un leone;

» **Triumph** fu in un primo tempo produttore di biciclette e moto, prima di lanciare nel 1923 la sua prima auto, un triciclo a motore **Minerva**.

» La fusione dei 2 leoni **Talbot** e **Sunbeam** procreò, grazie ad un miracolo genetico, la **Tiger!**



» Prima di creare **Jaguar** (pag.79), **William Lyons** vendette la parte Sidecar di **Swallow Sidecars** a un imprenditore che disegnò, sulla base della **Triumph TR2**, l'elegante cabriolet **Swallow Doretti** (1954-55 v. foto) destinata al mercato californiano.



» Chi non conosce le componenti elettriche **Lucas** e le sue ottiche "King of the Road" ("Re della Strada")? Ma chi sa che a seguito del primo choc petrolifero, **Lucas** tentò di diversificarsi con dei 'van' (furgoni) per consegne e taxi elettrici (v. foto), disegnati da **David Ogle**?



Italia

» **Maggiora** (1905) assemblatore a Padova della **Laurin & Klement** (Cecoslovacchia), che si identificava con il leone veneziano di San Marco;

» L'**Alfa Romeo Leontina**, replica fedele (1975) della famosa 1750 (1930);

» il camion **OM Leoncino** e l'emblema delle vetture 'senza patente' **Grecav**;

» la **BBC-Benelli**, una piccola vettura a 2cilindri a V da 750cc (foto in basso), i cui tre esemplari furono prodotti grazie all'associazione (1948) tra **Giuseppe Beretta** (famiglia fedele e devota al Club Mille Miglia), **Giuseppe Benelli** e il conte **Luigi Castelbarco**. Più tardi, anche **Ferrari** volle coinvolgere il grande armaiolo Beretta nel progetto 'Ferrarina': dopo tutto suscitare l'interesse di un armaiolo poteva inserirsi nella logica di esordio dell'industria automobilistica (v. pag.38).





Finlandia

Il fabbricante di calessi a 4 ruote **Finlandia** ad Helsinki assemblò alla fine della prima guerra mondiale qualche veicolo, riconvertito poi per i vigili del fuoco.



USA

La **Stevens-Duryea** società fondata nel 1901 all'epoca della separazione dei due fratelli Duryea pionieri dell'automobile americana;



I motori dell'altro pioniere **Franklin** avevano dei pistoni in alluminio dal 1915;



La **Flanders** (stemma a due leoni di Fiandra) fu assorbita da **Studebaker** nel 1912;



Nello stesso anno la fabbrica **Lion** e 150 modelli 'forty' in magazzino furono ridotti in cenere;



La **Chrysler Windsor** (1960) fiancheggiata da uno stemma con un leone saltellante;



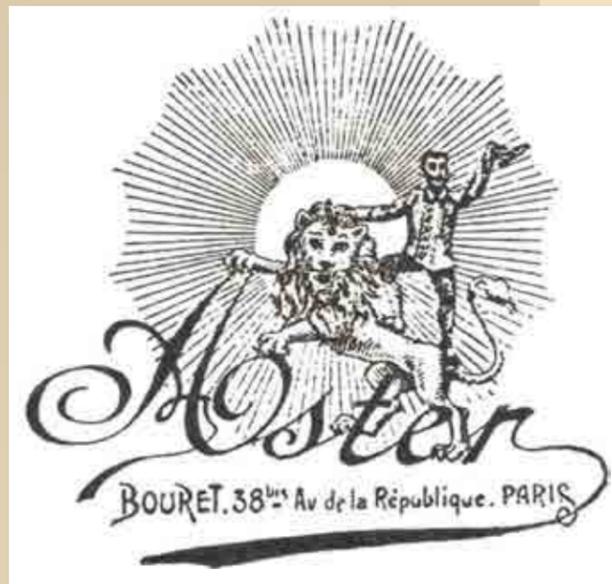
La **Meyers-Manx** (1964-91) produttore californiano di 'buggy' in poliestere, materiale sul quale aveva fatto esperienza costruendo barche;

Giappone

La **Subaru 'Leone'** (1972);

Australia

Holden, marchio che integrò nel 1931 il gruppo General Motors;



Francia

Quando si parla di un leone, si pensa automaticamente alla venerabile casa **Peugeot**, fondata nel 1810, a rischio però di dimenticarne altre cinque:

Aster (1900-10) produttore di moto, piccole vetture e grande fornitore di motori per auto per **Gladiator, Ariès, Darracq, Dennis, Argyll...**

Fasto (1926-29) una vettura classica che non sopravvisse alla crisi del 1929;



BOSSAERT

L'artigiano **Bossaert**, che modificò la linea delle **Citroën DS** su disegno di Piero Frua;

Buire (1904-30) e **Rochet** (1899-1910), due marchi che rendevano onore al leone della città di Lione.

Ma forse erano tre dal momento che la famiglia **Peugeot** era ugualmente originaria di Lione.... ecco dunque una prima spiegazione... ma non è la sola.



La spiegazione peggiore pretende che il leone **Peugeot** fosse ispirato dalla scultura (22mtx11mt) in arenaria rosa di Pérouse, che sovrasta una roccia di Belfort nella Franca-Contea*, culla storica delle fabbriche **Peugeot**. Realizzato da Auguste Bertholdi – lo scultore della statua della 'Libertà che illumina il mondo' a New York – questo leone esalta l'eroica resistenza di questa sola parte dell'Alsazia che nel 1871 rimase francese malgrado la disfatta contro i Prussiani.



Ora, il leone **Peugeot** fu creato nel 1847 e brevettato nel 1858. Era impresso su tutta la produzione, che fossero il macinapepe (invenzione **Peugeot**), il macinino da caffè (foto a sn), le biciclette (pag.38) o gli utensili metallici (foto museo **Peugeot**, Sochaux-Francia). Per quanto riguarda la sega, all'epoca prodotto "faro" di **Peugeot**, il leone si supponeva ne vantasse la flessibilità, il taglio e la resistenza dei denti.

Per illuminare il lettore, occorre ricordarsi che nel XIX° secolo, una larga parte della popolazione era ancora analfabeta e che era grazie ai simboli visivi – pittogrammi prima delle lettere – che si volgarizzavano, spesso attraverso l'iconografia animale, dei semplici messaggi di qualità (robustezza, dolcezza, leggerezza..) sui prodotti di uso comune.



Nel 1897 i due rami della famiglia si separarono per più di dieci anni: 'Automobili **Peugeot**' per le auto top di gamma e 'i figli dei fratelli **Peugeot**' per le vetturine. Queste ultime erano conosciute nel 1905 con il marchio **LION-Peugeot** e già riconoscibili dal loro emblema del «leone che si muove maestosamente sulla sua freccia».

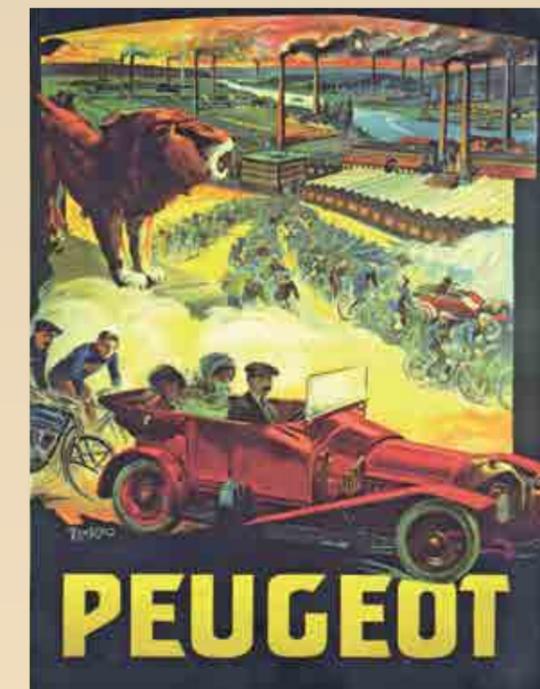


Con l'andare del tempo il leone fu stilizzato di nuovo come mascotte dal 1933 sulle 201, 301, 401, 402....

Nel 1948, questo stesso leone subì sulla 203 una metamorfosi araldica e apparve temporaneamente 'su fondo azzurro disseminato di biglietti d'oro' della Franca-Contea*. Poi continuò a evolversi, ma la sua mascotte angolare, considerata come asperità che poteva causare gravi feriti, fu sacrificata sull'altare della 'sicurezza passiva' scomparendo dalla 403 nel 1959.

Come per il cavallo **Ferrari** (pag.52) molte ragioni successive o concomitanti possono essere all'origine dello stesso logo.

Interpretiamo cento anni più tardi questo tipo di pubblicità 'animale': "Testimoniando una certa benevolenza sociale, il leone mostra delicatamente le zanne per invitare gli operai a tornare direttamente a casa in bicicletta, preferibilmente in 'ordine sindacale'. È anche l'ora scelta dalla signora per prendere il tè in città e lasciarsi condurre dall'autista in una confortevole **Peugeot** tipo 145 del 1913".





La metafisica umana ha fatto dell'identificazione con l'animale una fonte di ispirazione per le mitologie. Perché non far godere l'automobile di questi simboli forti? La sfinge - creatura metà leone e metà uomo - esce di diritto dall'egittologia per simbolizzare:

» emblema-mascotte di **Armstrong-Siddeley**;

» tre società '**Sphinx**' tra il 1910 e il 1920 in Francia, Germania (logo) e Stati Uniti;



» **Neracar** (USA 1920-24), dove la sfinge si vide assegnare delle ali.

Vengono poi il grifone - metà leone e metà aquila - e tutte le altre creature immaginarie:



» **Griffon**: una società francese (vetturine 1904-24) e una svizzera (monoposto 1970-74);



» **Griffin**: prototipo a 3 ruote (USA 1930) e un kit-car inglese (1975-85);

» **Saab-Scania**: emblema della Scanie a sud della Svezia;



Italia

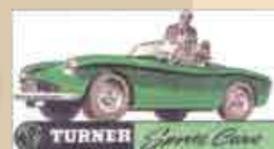
» **LMX** (1968-74) vettura sportiva costruita da un ex collaboratore di **OSCA-Maserati**;



» **Iso Grifo-Iso Rivolta**, vettura disegnata da Bertone e cara all'amico di sempre **Giannino Marzotto**;



Il Conte Marzotto, due volte vincitore della 1000 Miglia nel 1950 e 1953 e già presidente del Club Mille Miglia, con la Iso Rivolta (1966) alla partenza della Coppa Mazzotti nel 2009, rievocazione dell'abbreviata 1000 Miglia del 1940.



Inghilterra

» **Vauxhall** e la sua filiale **Bedford**;

» **Turner** (1946-66) monoposto e 'kit-car' sportivi;



» **Kieft** (1947-66) vetture sportive, avendo avuto **Stirling Moss** come pilota e **Bernie Ecclestone** come cliente;



» **Davrian** (1966-82) produsse dei 'kit-car' sotto lo stemma del Galles;



» **Uren** (1969-84) proponeva delle **Ford Capri** modificate (logo a ds);



» **TVR** ereditò da un modello **Griffith** (logo a sn) concepito negli USA nel 1963;



Belgio

Miesse (1896-1926) pioniere dapprima di automobili a vapore, poi a benzina, il cui stemma 'San Michele che doma il dragone' è quello della città di Bruxelles;



Germania

» **Stoewer** (1899-1939);



» **Fafnir**, produttore d'auto, moto e soprattutto motori con l'emblema del cacciatore di tesori della mitologia nordica (1908-26 logo 'ASA' a ds);



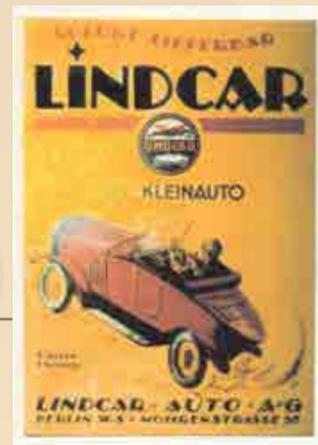
» **Gumpert**, supercar con il motore Audi da 650cv;



» **Albert** (1983>), repliche di **Porsche**, **Lotus**, **Lamborghini**, **AC Cobra**;



» **Lindcar** (1922-25) produsse biciclette e poi un'auto di piccola cilindrata con la scocca in compensato marino. La fabbrica fu riscattata da **GM**;



USA

» **Essex Terraplane** (1918-32) mascotte in alto a ds) vetture 'di lusso a buon mercato' del gruppo **Hudson** che aveva come motto '*the highest value for the lowest price*' (il più alto valore al prezzo più basso).

» **Durant**, **Rugby** e **Star**, marchi creati nel 1921 da **William Durant**, ex fondatore di **GM**;



» **Gardner** (1919-31) non superò la crisi del 1929, malgrado la sua concezione di avanguardia: trazione anteriore e freni idraulici (mascotte in alto a sn);



» **Ruxton** (1929-31) altro modello a trazione anteriore, ugualmente toccato dalla crisi;



» **Chrysler**: un grifone adorna lo stemma (1960 foto a sn) del modello **Crown** 'top of the line';



» **Gatsby** (1979>): repliche imponenti dello stile **Duesenberg**, prodotte in California.



Con così tanti predatori, reali o mitologici, il mondo automobilistico sarebbe sfuggito alle leggi della giungla?

Seguendo le leggi naturali, le prede più appetibili sono necessariamente più veloci e difficili a cacciare:

» La **Gazelle** di **Polymobil-Polyphon** (Germania 1904-09) produsse una **Oldsmobile** 'Curved Dash' sotto licenza. Se **Polyphon** era conosciuto soprattutto per la sua scatola musicale, una specie di precursore del Juke-Box, non era il primo artigiano di strumenti musicali a entusiasarsi per le melodie meccaniche. Nel 1888 **William Steinway** - orafo incontestato del pianoforte a livello mondiale - fece un'incursione tra i pionieri dell'automobile e fondò a New York la **Daimler Motor Company**, che i suoi eredi avrebbero rivenduto dopo la sua morte. Nel frattempo vi si costruirono motori e vetture, di cui

la **Daimler Mercedes** 35HP vendute a 750 dollari o l'equivalente di



allora di 6 pianoforti Steinway da concerto. Oggi 6 pianoforti Steinway da concerto costerebbero non come una **Mercedes** 'top of the line' (top di gamma), ma come un aereo!

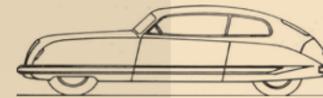
» La **Gazelle** (Francia 1913-14) con motore **Chapuis-Dornier**;

» La **Gazelle** di **C.M.C.** (USA), repliche Mercedes ante-guerra (logo a ds);



» **Gazelle**, un prototipo olandese da città (1970) con motore a 2 tempi;

» L'**Alfa Romeo Gazzella** (Italia 1943) disegnata da **Wilfredo Ricart** (disegno) si supponeva dovesse preparare al dopo-guerra:



il progetto fu abbandonato a seguito dei bombardamenti sulla fabbrica di Portello a Milano e alla partenza di **Ricart** per raggiungere **Pegaso** in Spagna.

» **Chinkara** (India) o gazelle del sud asiatico che produceva aerei, jeep e auto sportive (stile **Lotus**);



» la **René Bonnet** (Francia 1961) con meccanica **Panhard** o **Renault Gordini** la cui attività fu ripresa da **Matra**;



» **Gazelle**, nome dato a dei modelli **Singer** (Regno Unito 1956) e **Nissan** (Giappone 1985);

» l'**Oryx** (Germania 1909-22) riscattata da **Dürkopp** e **Orix** (Spagna 1952, prototipo);

» la '**Antilope volante**' prima vettura di successo prodotta a Taiwan su base **Nissan** (1986);

» la sontuosa **Impala Chevrolet** (USA 1958-1965) bestseller del mercato americano grazie all'originalità del suo design, dovuto alla matita di **Hurley Earl**.



Dopo anni di sogni e giochi infantili, non ho mai dimenticato questa Chevrolet Impala della Corgi Toys piena di ammaccature e la cui estetica, preludio dei favolosi anni Settanta, continua ad impressionarmi....





Talvolta bisogna accontentarsi di prede più modeste:



Lapin (=coniglio) **Suzuki**, 'Jack Rabbit' **Apperson** (USA 1893-1926), la lepre di **Tomos**, che assemblava delle **Citroen** 2CV in Jugoslavia, **L'Ecureuil** (Francia 1900 =scoiattolo), **Beaver** (USA 1916-23 = castoro) e **Gibbons** (=scimmie): una marca inglese (1921-26) e repliche americane dello stile **Hispano Suiza**.



E dal momento che siamo nel mondo degli androidi, aggiungiamo le **Yeti di Samas** (Italia 1968-75/foto a sn), **Skoda 4x4** (2009) e **Gremlin di AMC** (USA 1970 logo a ds).



Non resta gran che agli sciacalli **Coyote** (USA 1909-10) e **Hyena**, una **Lancia** di iniziativa olandese, realizzata da Zagato (foto): la meccanica della Delta Integrale, il suo design scattante, tozzo e raccolto sulle sue zampe posteriori come l'animale,



meritava un miglior supporto dal punto di vista industriale, che fermarsi dopo solo 24 unità nel 1994.

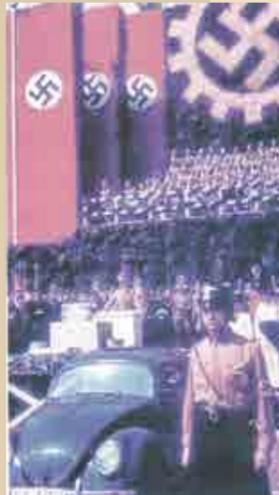
Più antica, segnaliamo la **IENA** (Industria Economica Nazionale Automobili) di **Lodi** (1922-25) con motore **Chapuis-Dornier**.

Gli ienidi non sono i soli canidi selvaggi e la sede storica **VW**, Wolfsburg o il 'Forte del lupo' non è il solo luogo o la sola impresa a produrre **Lupo** e **Fox** (=volpe).

Per molto tempo fino agli anni settanta, c'era praticamente un solo modello, ma alla sua nascita questa popolare **VW** non si chiamava né **Volkswagen**, né Coccinelle, né Maggiolino, né Bug, né Käfer, né Herbie....bensì **KdF** (Kraft durch Freude = la forza attraverso la gioia).



Wolfsburg, Forte del Lupo, fu terminato in tempo nel 1938 per l'inaugurazione da parte di Hitler, grazie all'aiuto degli operai disoccupati del Mezzogiorno inviati con urgenza da Mussolini. Nel 1945, la fabbrica fu salvata e le catene di montaggio messe in moto dai Britannici (foto a ds).



Presentata come un'opportunità 'Vuoi tu non anche una?' a furia di pubblicità questa vettura del sogno ariano si poteva acquistare solo dal sindacato unico nazista (Deutsche Arbeitsfront KdF) versando 5 marchi a settimana: i 198 bolli della sottoscrizione erano il controvalore di 990 marchi, cioè meno di 1000 marchi, come imposto dal führer contro il parere di Ferdinand Porsche, per il quale questo era economicamente utopico. Il risparmio fu sottoscritto prioritariamente dai simpatizzanti del regime e si trasformò in cannoni e 'Kubelwagen' (=macchinattinozza) militari, concepiti anche da Porsche.

L'operazione finanziaria, ben ideata a 'Forte del lupo' fu un mercato di stupide vittime.... ma chi dunque avrebbe preteso che i 'lupi non si mangiassero fra loro'?

All'indomani della guerra, la diffidenza, ivi compresa quella tecnica, verso l'ex-KdF, era ancora estremamente viva. L'ostinazione del maggiore inglese Ivan Hirst ebbe ragione su tutti, mentre nessuno tra i vincitori la voleva, rilanciò la produzione con il successo inimmaginabile che ben sappiamo.



Dal 2005, la bella sportiva brasiliana **Lobini**, disegnata da Graham Holmes, transfugo di casa **Lotus**, sfoggia lo stesso profilo aggressivo di quello di una testa di lupo (foto in alto): è una strizzatina occhio alla sua meccanica che viene da Wolfsburg?



Se esistevano vetture **Fuchs** (Austria 1921-22, = volpe), **Wolf** (Regno Unito 1902-04), **E-Wolf** (Germania, repliche **Lotus7** con motore elettrico) e **Fox** (USA 1921-23) l'esotismo linguistico attribuisce anche i suoi due ultimi appellativi **Wolf** (1913) e **Fox** (1912-23) a dei produttori francesi.



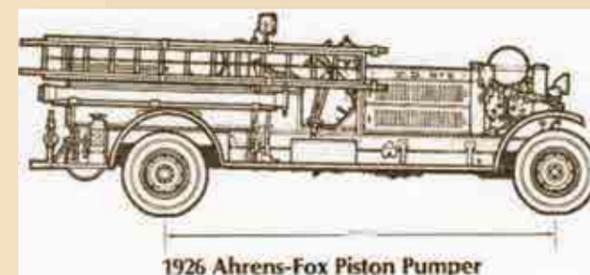
Sempre in Francia segnaliamo altre due società con il ritratto di volpe: la **Vulpès** (1905-10) con motore **De Dion Bouton** e la **SECMA** (1996> foto del buggy sportivo), anche specializzata in vettuette 'senza patente'.



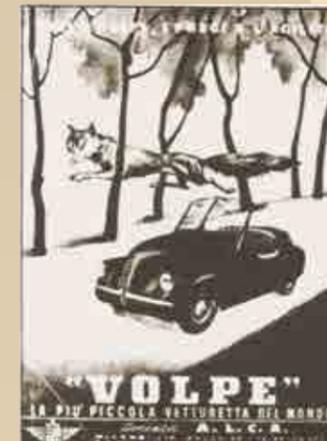
Esistono ancora la **LP 500S Lamborghini Wolf**, nome del 'patron' di una scuderia di formula1 (1977 logo) e i modelli **Range Rover** o **Sonic** (foto) della **Wolfrace**, produttori inglesi di cerchi, chi come il cane dell'**Agip**, propone naturalmente più di 4 zampe.



Dal lato dei camion, oltre all'**OM Lupetto** bien conosciuto in Italia, **Volpi** a Milano fu anche un progetto (1901) di camion dei pompieri, come l'**Arhens Fox** (1911-1956) negli Stati Uniti.



Meno conosciuta, ma non meno originale, la **Volpe d'Alca** (Anonima Lombarda Cabotaggio **Aereo**) prodotta a Trento presso **Aero Caproni** (v. logo a pag.89). I suoi ideatori, nell'Italia sfaticata del dopo-guerra, dovevano avere il fiuto e l'intelligenza leggendaria della volpe, visto che la volevano meno costosa e più piccola (2,5mt) di una **Fiat Topolino** (3,21mt). Anche Colombo, il mago-motorista di **Alfa Romeo** e **Ferrari**, collaborò alla meccanica **Volpe**.



Mario Omati (Presidente del Club Mille Miglia) e Giovanni Corazza, vincitori della MM nel 1955 nella categoria delle topolino.

Ma l'originalità non si ferma qui, perchè 'si racconta' che per esporre la **Volpe** al Salone di Ginevra, la si fece viaggiare sul tetto di una **Fiat 1100** 'musone'. Malgrado tanta ingegnosità, la produzione di questo compromesso, tra la **Vespa** e la **Topolino**, si fermò ad una decina di esemplari nel 1947.

Questo concetto della 'più piccola auto del mondo' ne ispirò altri, come **Zagato**, che concepì una **Volpe** ecologica (2012, foto in basso) reinterpretando il nome dell'animale per adattarla ai gusti contemporanei, **Veicoli Originali Leggeri Privi Emissioni**.





INSERTO



Reynard (1972>), nome tradizionale della volpe 'scaltra' delle leggende popolari, era un fornitore inglese di monoposto per scuderie da corsa.

Se la volpe è entrata nelle favole grazie alla sua vicinanza con l'habitat rurale, non ha certamente detronizzato il cane, amico fedele dell'uomo.

Senza alcuna sorpresa le preferenze automobilistiche si sono orientate verso il bull-dog per la sua forza, e verso il levriero per la sua velocità e il suo fisico elegante, qualità che ne hanno fatto, dal Medioevo, il cane più utilizzato nell'araldica della nobiltà:

» negli USA, l'**Overland Whippet*** (*razza molto simile al levriero) e la **Salle°** (logo a sn, °nome dell'esploratore della Luisiana), che **GM** nel 1927 posizionò tra **Buick** e **Cadillac**;

» **Greyhound** (levriero) fu il nome di ciclocar americane durante la Prima Guerra Mondiale. Greyhound è stato anche un costruttore (e trasportatore) di pulmann.

» **Lincoln**, desiderando affermare la sua immagine di raffinatezza nella gamma **Ford**, aggiunse la 'nobile' **Greyhound** al suo emblema nel 1927;

» in Francia, si contano le **DFP** (1906-26), che i fratelli **Bentley** importarono in Inghilterra;

» la **Bouvier** (=bovaro), vettura bicilindrica raffreddata ad aria del 1897;

» le **Fournier- Marcadier**, barchette ultra leggere (320Kg) degli anni '60 con motore **Renault R8**;



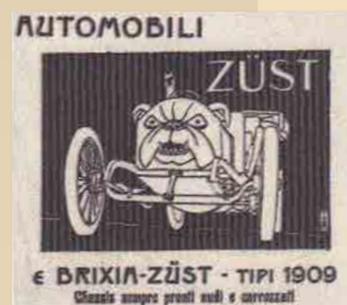
» in Germania, tutti si sono affrettati a dimenticare lo slogan dell'**Express 'Älteste Zweiradfabrik des Kontinents'** (la più antica fabbrica di biciclette del continente), non appena la società fu riconvertita per la produzione di moto e automobili all'inizio del 20° secolo;

» in Svizzera (1973), le repliche di **Sbarro**, fra cui la sublime **BMW 328** del 1936;

» negli USA i camion **Brockway**, ricomprati nel 1956 da **Mack**;



» in Italia la **Brixia*- Züst** (1905-14), antenata della **OM**, che truccò la sua griglia (del radiatore): si trattava di un marketing aggressivo o un mezzo immaginario per liberare la via spaventando i pedoni piuttosto che suonare il claxon? (*antico nome romano di Brescia, culla della competizione transalpina);



» in Inghilterra, **Airedale-Terrier** (1919-24) proponeva delle ciclocar, **Hilman** aveva la sua **Husky** (1967) e **TVR** è rimasto fedele alla mitologia con i cani **Cerbero** e **Chimaera**;

» in Germania, l'**Artega** (2007>) esprime uno stile a metà strada tra **Ferrari** e **Porsche**, che considera come sue concorrenti, il tutto accentuato ovviamente dalla posa 'rampante' del cane;



» in Spagna, la **GTA** mischia senza complessi gli stili **Ferrari** e **Lamborghini** con i suoi 780cv su un telaio in kevlar, carbonio e titanio.



L'orso è un animale domestico, come il cane?



Si avrebbe la tendenza a crederlo da quando **Morris Michton** creò l'orsetto 'Teddy Bear', ispirato da un incidente di caccia del presidente 'Teddy' **Theodore Roosevelt** nel 1902. Tutti i bambini del mondo lo hanno adottato e i bambini svizzeri hanno il privilegio di poterlo ammirare a grandezza naturale nella famosa fossa bernese, che ha simbolizzato **Berna** (1902-07 Svizzera, vetture e camion). **Ours** (1906-09) erano vetture e taxi francesi e **Orsetto** un camion **OM** italiano. In Germania, a parte **Baer** (1908-25), fabbricante di motori e automobili) e **Corde** (1983> tricicli a meccanica **VW-Audi**), ricordiamo soprattutto **Butenuth** (1948-55), pilota e artigiano ingegnoso, che aveva aiutato a concepire nel 1923, molto prima della **KdF**, la **Hanomag**, la prima vera vettura 'popolare' tedesca, chiamata familiarmente 'Kommisbrot' o 'pane di guerra', grazie alla sua carenatura aerodinamica che ricorda le auto a pedali della nostra infanzia (foto in alto).



In California, **Leach** (1920-23) era il fornitore delle star del cinema muto di Hollywood: l'equipaggiamento standard del modello 'sport' comprendeva una sacca da golf!



Meno prevedibile il ritorno nella giungla per altri predatori.



La morte poteva spuntare ovunque e non importa quando, che fosse attraverso i serpenti **Viper Dodge** o **Cobra Shelby** o ancora il 'biscione' **Alfa Romeo**, che divora i nemici dei Visconti, famiglia regnante di Milano: il loro blasone proveniva sia da un gioco di parole che si riferisce al loro feudo d'origine 'Anghiera' (in



latino anguis vuol dire serpente), sia dalla mitologia germanica, origine dei **Lombardi**. L'altra metà, 'd'argento con croce purpurea' di **Milano**, ricorda le **Crociate del Medio Evo**. Questo stesso serpente fu anche l'emblema di **Volpini-Arzani**, costruttore di monoposto dopo la Seconda Guerra Mondiale. Restiamo nel sacro con il serpente biblico '**Seraph**' di **Rolls Royce** (1998). Sostenere che il serpente non ha predatori, significa prescindere da la **Mangusta** di **De Tomaso**, la **Scorpio** di **Triumph** (1931), la **Scorpio** di **Ford** (1985), la **Scorpio Mahindra** (4x4 indiana) e la **Scorpio** di **Abarth**.

Sotto il sole cocente dei tropici, era la sete che poneva la sfida costante della 'struggle for life' ('lotta per la vita'). La fatalità incombeva a filo d'acqua con le **Cayman (Porsche)** e altri grandi sauri, come la monoposto **Kaimano** di **Tecno** (scuderia corse italiana che passò dai kart alla F1 annoverando fra i suoi primi vincitori **Brambilla** e **Regazzoni**), il prototipo **Caimano Alfa Romeo** di **Giugiaro** (1971), la **Peugeot 205 'super chic'** decorata con la griffe del coccodrillo **Lacoste** o l'anfibio militare **Croco (Cross-Country, Svizzera)** con motore rotativo **Wankel**: quest'ultima all'inizio era stata concepita con TAG per un 'ricco' emiro (pleonastico?) e presentata senza successo all'esercito svizzero. Il progetto fu ripreso nel 1983, migliorato e ribattezzato **Rhino** da **Rinker** (Germania), che vi installò il motore della **Panda**, appellativo animale che più di un miliardo di cinesi invidia a **Fiat**.



INSERTO



Nel Mugello in Toscana si trova una riserva naturale di **Scorpione (Abarth S 1969)**, qui addomesticata da **Alfredo Coppellotti**, vice-presidente del **Club Mille Miglia**.





In riva ai mari più freddi, le **Morse** (=tricheco, 2 produttori americani antecedenti al 1920), aspettavano con impazienza le **Pinguin** (Germania, foto dei prototipi a 3 ruote del 1953). Ma il più temibile predatore di **Pinguin-Fridez** (Svizzera, micro-vettura a energia solare sviluppata



dal 1983) è il mostro marino **Orca** (2003 Lichtenstein, supercar con prestazioni demenziali e un prototipo **Lancia** del 1982 di Giugiaro).

PINGUIN



Contrariamente ai suoi colleghi predatori della savana, il leone (pag.68), e dell'aria, l'aquila (pag.81), lo squalo non ha molto successo nella nomenclatura automobilistica. Eppure un prototipo americano ha segnato la storia di **GM**. Contemplando una riproduzione di squalo, appesa al muro del suo ufficio, il celebre disegnatore Bill Mitchell, concepì nel 1959 la **Mako Shark**.



Questa 'concept-car' ebbe un quadruplo destino:

- » influenzare il design della **Chevrolet Corvette Sting Ray** (razza velenosa, foto);
- » un secondo prototipo chiamato **Manta Ray** ispirò l'europea **Opel Manta** (1970);
- » essere la diva della serie televisiva americana 'Route 66';
- » infine, conoscere la resurrezione con la **Sting Ray** 2013 (foto).

L'altro squalo è quello di **Lorico** (Germania 1985>) produttore di repliche **Cobra**, **Dino Ferrari**.....



Mezzo secolo separa questi due "pesci meccanici rossi"



Dopo aver lasciato Ghia, Giugiaro ridisegnò nel 1968, con il nome **Manta**, una **Bizzarini** che aveva partecipato alla 24 Ore di Le Mans; lo stile (foto a ds) prefigura quello della **Alfasud Sprint** del 1976. **Manta** fu anche il nome di una coupé californiana degli anni '70 (logo). Dello stesso Giugiaro il concept-car **Lancia-Medusa** (1980).



Altri pesci voraci come la **Barracuda** di **Plymouth**, il cui logo marino rappresenta la 'Mayflower' dei 'Padri Pellegrini' partiti da Plymouth nel 1620 alla scoperta del Nuovo Continente, e le **Murena** di **Matra** e di **Intermeccanica** (1969, società effimera di Torino), seminavano nelle acque **Oceane** (cabriolet della **Simca Aronde**, pag.86) lo stesso terrore dei piranha dell'**Amazone** (**Volvo** 1956 il cui mimetismo con l'**Alfa Romeo** 1900 del 1950 è sconcertante):



» la **Perana** **Ford Capri** V8 assemblata in Sudafrica (1970 logo freccia);



» la **Jaguar Pirana**, realizzata nel 1967 da Gandini per il concorso 'la Gran-Turismo ideale' del Daily Telegraph (foto);



» la **Perana Z-one** del 2009, supercar dal 'look' ferino, firmata Zagato (foto).



I grandi mammiferi marini non hanno niente da temere dai predatori:

- » la **Baleine**, prototipo aerodinamico a imitazione del grande cetaceo, disegnata nel 1938 da Arzens (foto museo Nazionale dell'Automobile, Mulhouse-Fr);
- » la **Dolphin** (1909-10), vettura inglese con motore a 2 tempi;
- » la **Dauphin** (Francia), micro-vettura elettrica durante la Seconda Guerra Mondiale;



» la **Dauphine Renault**, costruita sotto licenza dalla **Alfa Romeo** dal 1959;



- » l'altra **Dolphin**, californiana del 1961, conosciuta per le sue monoposto in poliesteri;
- » Il delfino di **Irisbus** (logo), filiale di **Iveco**, dal 1999 nel gruppo **Fiat**.

- » il concept **Marlin** (espada) di Italdesign su telaio **Lancia Tema** con 0,21cx (1984);
- » la **Lamborghini Espada** (1968);
- » il **Pesce**, modello unico **Fiat 509** (1925), che aveva una carrozzeria in alluminio martellata con grazia come delle scaglie di pesce da un artigiano della Martelleria Italiana Riva Panzeri di Milano. Cinquanta anni più tardi, questa macchina, proprietà e orgoglio di Edoardo Tenconi, socio del Club Mille Miglia, fu restaurata dallo stesso artigiano, che la chiamava 'el Pes' in dialetto milanese!



Con le inglesi **Salmon** (1914) e **Salmons & Sons** (fondata a Newport Pagnell nel 1820 per produrre carrozze, poi rinominata carrozzeria **Tickford** (emblema cigno) nel



1942 e comprata dalla **Aston Martin** nel 1954) termina il nostro percorso culinario tra 'pesci e crostacei'. Il menù automobilistico dei mammiferi è evidentemente più ricco. Tuttavia i clienti dell'epoca potevano personalizzare le loro vetture con accessori che non avevano niente a che vedere con la marca, come questo granchio sul radiatore della **Vermorel** del 1914 (Museo Martigny, Svizzera), che doveva appartenere sia ad un amante dei frutti di mare, sia a qualcuno che pensava che la sua vettura viaggiasse di traverso. Avere questo essere marino come ornamento era piuttosto raro, visto che i crostacei si prestavano più alla derisione che alla promozione attraverso il marketing.



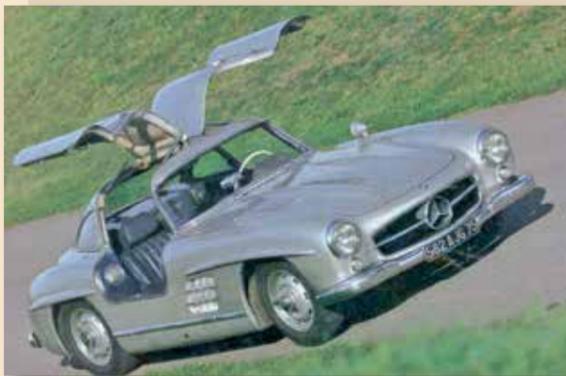
Quando **Chevrolet** lanciò nel 1966 la **Camaro**, rivale della **Mustang**, i protagonisti di **Ford** la soprannominarono insidiosamente 'camaron' ('gamberetto' nella lingua ispanica dei 'gringo' d'America). **GM** replicò affermando che Camaro significava 'camerata'. All'inizio, durante lo studio sperimentale, questa 'pony car' (vedi p46) a vocazione di 'muscle car' era chiamata **Panther-XP836**.



Un 'gamberetto' bianco **Camaro** che spera di competere con una o due **Mustang**?

Il solo crostaceo che fece epoca nei disegni è l'**Alfa Romeo Carabo** (carabus=aragosta, in latino): disegnata da Gandini presso Bertone, la sua linea spigolosa annunciava lo stile **Lamborghini**.





Tra gli animali che si cibano di crostacei o **Kalmar** (Svezia 1967-77, furgoni utilitari a trasmissione **Daf-Variomatic**), si contano numerosi uccelli marini:

» la **Petrel** (USA 1908-12) con uno slogan per ricchi clienti poveri: *'l'aristocrazia delle auto a prezzo medio'*;

» la **Pelikan** (Germania 1923) vettura a 3 posti;

» la **Mouette** (Francia 1909) e **Mouette** (Francia 1923, ex produttore di **Fox**, v. pag.72), entrambe entrate nell'oblio, al contrario dell'immortale **Mercedes 300SL** (1954) 'ali di gabbiano', spesso imitata visto che anche aperta rimane ugualmente elegante;

» altri gabbiani adornano l'emblema di **Eysink** (Olanda 1897-1920), **Kelmark** (USA, repliche **Dino** su base **VW**), **Atoba** (Brasile 1987, buggy) e **Nortan** (Germania 1993, prototipo sportivo).

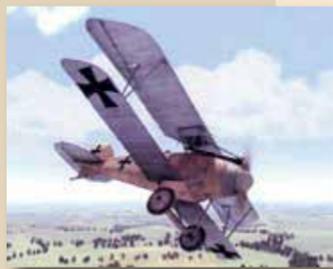
» il prototipo **Renault Gabbiano** di Giugiaro (1983 foto a sn);



» la **Frégate** (Francia 1958), prima **Renault** con cambio semi-automatico 'trans-fluido';

» Infine come dimenticare il più grande uccello marino, l'albatros, i cui 3 metri di apertura alare superano quelli dell'aquila reale (2,5 mt). Anche se non è il grande predatore dei cieli al contrario dell'aquila è il volteggiatore più maestoso, al punto di ispirare tutte le discipline come:

» i campioni dell'aviazione: l'**Albatros D III** con motore **Mercedes** da 160cv, aereo dell'asso degli assi con 80 vittorie, alias 'il barone rosso' Manfred von Richthofen e il tristemente celebre Hermann Goering, durante la Prima Guerra Mondiale;



» la letteratura mondiale: 'L'**Albatros**' nome dato da Jules Verne al suo 'Vascello Volante',

» e le automobili:

Albatros (Francia 1912) produttore di biciclette, moto e automobili;

Albatros (Regno Unito 1923-24) vetture equipaggiate con motore **Coventry-Climax**;

Albatross (USA 1939) prototipi sportivi (logo) su telaio **Mercury**;

Avia (Rep. Ceca): camion, bus e un tentativo di vetture a 3 posti (1957).



** In ogni tempo si è voluto immaginare il futuro: ecco qui come al tempo di Jules Verne, nel 1870, si progettavano gli spostamenti urbani del ventesimo secolo, con, prima della Tour Eiffel (1889), una superstruttura sulla torre gemella della Cattedrale di Notre Dame per il panorama e per l'atterraggio a Parigi.*



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

IL MONDO BERETTA NEL CUORE DI MILANO.



Beretta Gallery - Via Durini, 5.
Il puro stile italiano celebra l'outdoor.

MILANO - NEW YORK - DALLAS - BUENOS AIRES - PARIS - LONDON

BERETTA
GALLERY