

LA FRECCIA ROSSA



TUTTE LE NOTIZIE
DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE



11 OTTOBRE 2014:
LA COPPA FRANCO MAZZOTTI
RIEVOCA IL GRAN PREMIO
BRESCIA 1940

IL MITO IN UNA CARTA

UBI Banco di Brescia



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

28 settembre - 4 ottobre 2014



Raid dell'Etna Porsche Tribute

15 - 18 ottobre 2014



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



Lufthansa
Nonstop you



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



PORSCHE



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 *trophy sponsor* della Mille Miglia 2014.
Perché sappiamo dare alle cose il valore che meritano.

UBI  Banco di Brescia

Trophy sponsor

1000
MIGLIA 

2014

www.bancodibrescia.it





DALLA MILLE MIGLIA

STIMA E AFFETTO PER I SOCI FONDATORI DEL CLUB MM

Cari Amici,

Per noi che amiamo la Freccia Rossa, i soci fondatori del Club Mille Miglia - coloro cioè che hanno portato a termine (badate, non che hanno disputato, ma che l'hanno conclusa) almeno un'edizione della "corsa più bella del mondo", dal 1927 al 1957 - rappresentano un po' i nostri idoli, i nostri eroi.

A distanza di cinquantasette anni dall'ultima edizione, costatare l'ammirazione e la considerazione della quale godono i nostri amici, che amano definirsi "diversamente giovani", ci riempie il cuore di gioia.

1000 Miglia Srl, la società che organizza la Mille Miglia, ha deciso di inserire nel Comitato d'Onore, insieme a Stirling Moss, l'unico vincitore della corsa ancora in vita, Presidente e Vice-presidenti del Club della Mille Miglia "Franco Mazzotti".

Mario Omati, Alfredo Coppellotti e Giovanni Corazza saranno così presenti a tutte le occasioni ufficiali della Mille Miglia di quest'anno, fino al palco del Teatro Grande di Brescia, dove figureranno tra coloro che consegneranno i premi ai vincitori.

Ma non basta, tutti i soci fondatori sono stati invitati a salire sulla pedana di Viale Venezia, sia in occasione della partenza sia per l'arrivo: saranno loro a sventolare la bandiera italiana,

simbolo del "via", o quella a scacchi di fine corsa, ai concorrenti.

Riferendosi ai soci fondatori, alcuni dei quali ha avuto occasione di conoscere nella sede del Club, che si trova sullo stesso piano della sede Mille Miglia, presso l'ACI Brescia, Andrea Dalle-donne, Consigliere Delegato di 1000 Miglia Srl, ha affermato: «*La loro presenza, oltre a essere un omaggio a chi c'era veramente, è motivo di orgoglio e rappresenta la continuità storica*».

Per questa scelta, il Club Mille Miglia è riconoscente alla la dirigenza di 1000 Miglia Srl che, ricordiamo con piacere, fa tutta parte del Club a partire dal Presidente Roberto Gaburri e dal Vice Valerio Marinelli. Andrea Piantedosi e Marco Makaus sono entrambi soci onorari del Club. Una decisione che riteniamo assolutamente positiva perché, come affermava il nostro compianto Presidente, Giannino Marzotto, vincitore delle Mille Miglia 1950 e 1953: «*Quando si celebra il passato ci si deve chiedere se c'è una ragione. La Mille Miglia è stata l'immagine del progresso tecnico, sociale ed umano; e noi facciamo bene a celebrarla, perché questa rievocazione del passato aiuta il futuro*».

cordialmente,
Paolo Mazzotti

↑ frecciarossa@clubmillemiglia1949.it



Giovanni Corazza,
Mario Omati
e Alfredo Coppellotti.



COPPA FRANCO MAZZOTTI

GRAN PREMIO BRESCIA 1940



FASHION DISTRICT MANTOVA OUTLET

GARA DI REGOLARITA' SUL PERCORSO
BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA
Rievocazione del GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940



UBI Banco di Brescia

IMPRESA COSTRUZIONI EDILI
FALEGNAMERIA-ARREDAMENTI
GRASSELLI

11 OTTOBRE 2014

RUBINETTERIE BRESCIANE

battistella

SILVIO DELL'AGLIO
ARMATURE ELETTRICALI

B&B
ORFALLETTO - 81

ietic

VENERDI' 10, ORE 19:00, COPPA AIDO
CIRCUITO DAL CASTELLO AL CENTRO DI BRESCIA

aido

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

METRA

LAW FIRM MODENA

OFFICINA LAVORAZIONE CROCIERE

MOTORCLASSICA



COMITATO ORGANIZZATORE: CLUB DELLA MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI" c/o ACI BRESCIA
Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia - Tel. e FAX: 030 2397322 (Lun. / Ven. 9:00 - 13:00)
segreteria@clubmillemiglia1949.it - www.clubmillemiglia1949.it - www.coppafrancomazzotti.it

10-11 Ottobre 2014

LA COPPA FRANCO MAZZOTTI

RICORDA IL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

Celebrare la memoria di Franco Mazzotti, il fondatore della Mille Miglia al quale è dedicato il nostro Club, e ricordare una corsa straordinaria e rimasta unica. Il GP Brescia 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 rettilinei 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 e che nei precedenti appuntamenti ha sempre registrato un incremento di partecipazione: 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 11 ottobre da Piazza della Vittoria, dove nel 1940 tennero le punzonature, ci saranno diversi top driver, per far vivere una sorta di rivincita di quanto accaduto poche settimane prima alla Mille Miglia. 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 2013 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 e Giovanni Corazza, coadiuvati dal Segretario Esecutivo, Paolo Mazzetti. II

Il Presidente Omati,
il Sindaco di Brescia,
Emilio Del Bono, Alfredo
Coppellotti e Paolo
Mazzetti.

Il Consiglio Direttivo del
Club in riunione.

L'Assemblea del Club.





Emanuele Arrighetti riceve il riconoscimento per il Comune di Chiari.



I rappresentanti del Comune di Isola Dovarese ricevono il riconoscimento per la collaborazione alla Coppa Mazzotti.



Valerio Marinelli riceve il riconoscimento per il suo impegno a favore della Coppa Franco Mazzotti.



Lello Montorsi riceve il riconoscimento per il suo impegno a favore del Club.



Cristian Stove riceve il riconoscimento quale nuovo socio e sponsor della Coppa Franco Mazzotti.



Riccardo Cristina riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Santi Di Paola riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Massimo Ermini riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Romana Fabbris riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Federico Fontana riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.





Jiro Horigome riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Rudolf Hug riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Giuseppe Landini riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Mario Righela riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Michael Röder riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Geert van de Velde riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Luciano Dal Ben premiato per l'attività automobilistica del 2013.



Raffaella De Alessandrini premiata per la vittoria della Coppa delle Dame alla Mille Miglia.



Ruggero Riva premiato per l'attività automobilistica del 2013.



Giorgio Taglietti premiato per l'attività automobilistica del 2013.



Giuseppe Cherubini premiato per la nomina a Presidente del Comitato Organizzatore Mille Miglia.



L'ing. Roberto Boni, figlio di Bruno Boni, il Sindaco della Mille Miglia.



Mauro Giansante e Ugo Gussalli Beretta.

SOCI CHE SI SONO DISTINTI NELL'ATTIVITÀ SPORTIVA NEL 2013:

GIOVANNI PAGLIARELLO

Vincitore Campionato Italiano Montagna 2013
Periodo F - GTS 1000

RUGGERO RIVA

Trofeo CSAI della Montagna
Challenge Salita Piloti Vincitore Classe G2H1-T2000

GIORGIO TAGLIETTI

Vincitore Challenge Salita Piloti Auto Storiche
Classe E - GTP 1000

PREMIATI PER L'ATTIVITÀ 2013:

Mario Battistella
Corrado Minussi
Luciano Dal Ben
Bruno Ferrari
Mauro Giansante
Alberto Riboldi
Ezio Salviato
Raffaella De Alessandrini

Alessandro Girardi
Cristian Stove
Dominique Cruyt
Giovanni Palmieri
Michael Roeder
Silvestro Specchia
Fabrizio Rossi



Alfredo Coppellotti, Mario Omati e Giovanni Corazza tagliano la tradizionale torta.



UN APPUNTAMENTO IRRINUNCIABILE PER IL CLUB TRIBUTO AI FONDATORI DELLA MILLE MIGLIA

di Fulvia Loda Gelmini

DIETRO LE LUCI DELLA PARTENZA DELLA MILLE MIGLIA, AL BUIO DEI GIARDINI DI VIALE VENEZIA, C'È IL BUSTO CHE L'ALLORA SINDACO BRUNO BONI VOLLE DEDICARE ALLA MEMORIA DEL SUO AMICO RENZO CASTAGNETO, IL

DIRETTORE DI TUTTE LE MILLE MIGLIA, UNO DEI FONDATORI - E PRIMO SEGRETARIO - DEL CLUB DELLA MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI".



Da sempre, l'appuntamento è proprio lì, dietro a dove, per suo volere, venivano montate le tribune per la partenza e l'arrivo della "corsa più bella del mondo". È proprio qui, davanti al busto di Renzo Castagneto, che ogni anno viene deposta una corona di fiori in omaggio alla Mille Miglia di velocità, creatura concepita con il seme della passione e del coraggio insieme a Franco Mazzotti, Aymo Maggi e Giovanni Canestrini, e all'attuale Mille Miglia rievocativa, che vuole essere prosecuzione e custode di un patrimonio prima bresciano e poi mondiale dell'automobilismo sportivo e non solo.

Lo scorso 5 aprile, i soci del Club Mille Miglia, al termine dell'assemblea svoltasi presso la sede di ACI Brescia, si sono trasferiti in Viale Venezia delle Miglia con un autobus riservato.

Il Club Mille Miglia Franco Mazzotti, affiancato anche in quest'occasione da 1000 Miglia Srl e dall'Automobile Club di Brescia, ha voluto rendere omaggio ai quattro fondatori della Mille Miglia attraverso un gesto simbolico ma partecipato e denso di significato.

A deporre la corona simbolo del ricordo di tutti gli appassionati sono stati i soci fondatori del



Nella foto, da sinistra: tre piloti della Mille Miglia di velocità, Nicola Fabiano, Paolo Brambilla e Giovanni Corazza, il segretario del Club Mille Miglia, Paolo Mazzetti, Roberto Gaburri, Presidente di 1000 Miglia Srl, Antonella Rebuffoni, Eros Crivellari, che quest'anno tornerà a partecipare alla Mille Miglia, come negli anni '50, Mario Omati e Alfredo Coppellotti, Presidente e vice del Club Mille Miglia "Franco Mazzotti".



TRIBUTO AI FONDATORI



Club, cioè coloro che hanno disputato almeno un'edizione della Mille Miglia di velocità, e il presidente di 1000 Miglia Srl, Roberto Gaburri: la Mille Miglia di ieri e di oggi unita nel tributo ai "Quattro Moschettieri" che la fondarono. Per la quarta volta consecutiva 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: promuovere la realizzazione di una targa a ricordo dei "Quattro Moschettieri" da posare in Piazza della Vittoria, cuore pulsante di Brescia dove la Mille Miglia di velocità 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. Oggi che la piazza è stata restituita alla città e che, dopo sei anni di "esilio" in piazza Loggia, la punzonatura ritorna alle origini, il momento non potrebbe essere più adatto. A testimonianza simbolica, memoria per le Mille Miglia del futuro. ■■



I "giovani leoni" del Club con Vittorio Palazzani, uno dei fautori della rinascita della Freccia Rossa, Presidente del Museo Mille Miglia.

IL MITO IN UNA CARTA



LIMITED EDITION

Scegli Enjoy 1000 Miglia, entra nel mito!
In edizione limitata fino al 30 giugno,
in tutte le filiali e su bancodibrescia.it



UBI  **Banco di Brescia**

UBI Banco di Brescia

Il Banco di Brescia è **Trophy Sponsor della Mille Miglia**, uno dei simboli italiani più amati e conosciuti al mondo, che regala ogni anno a Brescia e all'intero Paese una straordinaria magia ed un particolare prestigio internazionale. La Mille Miglia è una felice unione tra passato e futuro, tra innovazione tecnologica e storia italiana. **Eccellenza e tradizione** sono principi che guidano la Banca e sono espressi al meglio nella Mille Miglia, che sintetizza le caratteristiche di Brescia: passione per le sfide, lealtà, coraggio ed eleganza legati fra loro dalla determinazione e da una solida vocazione imprenditoriale. Un'occasione importante per far conoscere ed apprezzare il nostro Paese, la sua storia, le sue tradizioni e le sue potenzialità.

Per il settimo anno consecutivo,
l'equipaggio primo classificato si aggiudicherà il



Perché dove ci sono valori che contano, noi ci siamo.

Il Banco di Brescia ha dedicato al mito della Mille Miglia la carta
"Enjoy 1000 Miglia"



Enjoy 1000 Miglia è la nuova carta prepagata con funzionalità contactless del Banco di Brescia, ideale per chi desideri avere in un'unica carta la comodità di uno strumento di pagamento e la praticità di un conto corrente "light". L'ecosistema prodotti delle carte Enjoy

si arricchisce quindi di una **versione realizzata in edizione limitata e dedicata alla leggendaria Mille Miglia**, una corsa unica al mondo, simbolo di eccellenza che evoca passione, eleganza, emozione e testimonia l'ingegno e l'entusiasmo degli italiani. »



La carta, che si prefigura un oggetto da collezione, è stata presentata alla comunità lo scorso 14 marzo, con un testimonial d'eccezione: **Giuliano Canè**, un vero campione delle gare di regolarità, già vincitore di 10 rievocazioni della "corsa più bella del mondo", accompagnato dalla moglie Lucia, che lo affianca anche nel ruolo di navigatrice.



*«C'è vitalità ed energia senza limiti nel fascino della "corsa più bella del mondo". Un passato indimenticabile, un presente simbolo dell'eccellenza italiana nel mondo - afferma **Roberto Tonizzo, Direttore Generale del Banco di Brescia** - Enjoy 1000 Miglia è l'ultima "trasformazione" della carta Enjoy di UBI Banca, lanciata nel 2010 sul mercato bancario come carta prepagata dotata di codice IBAN che ha rivoluzionato i tradizionali strumenti di pagamento dimostrando la sua eccezionale flessibilità, ottenendo svariati riconoscimenti in termini di innovazione, ampliando non solo le frontiere della shopping experience, ma anche gli usi e i destinatari del prodotto stesso».*



Enjoy 1000 Miglia* dispone di un proprio codice IBAN e consente pertanto di avere la propria banca sempre in tasca grazie all'abbinamento gratuito con Qui UBI, l'internet banking di Gruppo: bonifici, ricariche, accredito dello stipendio, domiciliazione bollette, pagamento MAV/RAV, fare acquisti ovunque si trovi il marchio MasterCard in Italia, in tutto il mondo e su internet. Per pagare piccoli importi si può avvicinare la carta all'apposito lettore POS, senza digitare il PIN o firmare lo scontrino, grazie alla tecnologia contactless di MasterCard. È altresì possibile rendere gli acquisti ancora più sicuri grazie alla funzione BOX, nonché essere informati via e-mail e SMS quando si effettuano prelievi o pagamenti con la carta.

**Condizioni economiche e contrattuali disponibili sui fogli informativi in tutte le filiali del Banco di Brescia e su www.bancodibrescia.it*

Enjoy 1000 Miglia è disponibile nelle filiali del Banco di Brescia

FINO AL 30 GIUGNO 2014

oppure online su www.bancodibrescia.it
e nell'area riservata su www.quiubi.it



Il Museo della Mille Miglia di Brescia offrirà inoltre ai titolari della carta lo sconto del 10% per pranzi o cene presso la Taverna Mille Miglia - ristorante interno al Museo – e lo sconto del 15% sugli articoli in vendita presso lo shop (ad esclusione dei libri) ed un prezzo agevolato per l'ingresso al Museo.

I titolari della carta potranno altresì benefi-

ciare del 20% di sconto su tutto il merchandising ufficiale 2014 Mille Miglia, distribuito dal merchandiser ufficiale PMP Advertising s.r.l., usufruibile per tutto il 2014 sugli acquisti online effettuati su www.millemigliashop.com e www.personalshoes.it e durante lo svolgimento della corsa Mille Miglia presso i punti vendita che saranno allestiti dal merchandiser. **||**

UBI Banco di Brescia



Il Banco di Brescia nasce nel 1999 dalla fusione tra due storici istituti bresciani: Banca San Paolo di Brescia, fondata nel 1888, e Credito Agrario Bresciano - CAB, fondato nel 1883. Il Banco di Brescia - con 316 sportelli dislocati nel Nord Italia e nel Lazio, 7 Centri Estero, 9 Private & Corporate Unity e 12 Corner - conta circa 2.550 dipendenti ed è una realtà di primo piano nel mercato

italiano del credito e leader nella provincia di Brescia. L'Istituto ha sede a Brescia nello storico Palazzo Martinengo Villagana in Corso Martiri della Libertà.

Dal 2007 l'Istituto entra a far parte del **Gruppo UBI Banca** che è al primo posto sul podio delle banche popolari, terzo gruppo bancario italiano per capitalizzazione di Borsa, con 4 milioni di clienti, oltre 1.700 sportelli, principalmente ubicati nelle regioni più ricche del Paese, ed oltre 18.000 dipendenti.



15 -18 MAGGIO 2014

LA MILLE MIGLIA DEI RECORD

PER LA TRENTADUESIMA VOLTA VA IN SCENA
LA RIEVOCAZIONE STORICA DELLA CORSA PIÙ "BELLA DEL MONDO"
CON UN GIORNO IN PIÙ E 435 VETTURE AL VIA

«*P*er l'ennesima volta, ottantasette anni dopo la prima edizione del 1927, l'irrinunciabile appuntamento con la Freccia Rossa è fissato a Brescia, la Città della Mille Miglia, dove dal 15 al 18 maggio 2014 sarà disputata la trentaduesima rievocazione della Mille Miglia»: così ha commentato Roberto Gaburri, Presidente di 1000 Miglia Srl.

Sommando le 24 edizioni di velocità dal 1927 al 1957 (13 prima della Seconda Guerra Mondiale e 11 dopo il 1947), le 3 con la formula dei rally del 1958, 1959 e 1961 e le 31 rievocazioni dal 1977 al 2013, quella del 2014 sarà la cinquantanovesima competizione automobilistica a portare il nome Mille Miglia. Come sempre, si tratterà di un'irripetibile occasione per gustare il meglio dell'ospitalità italiana, attraverso scenari artistici e naturali di straordinaria bellezza: il tutto, condito dal passaggio di quattrocentotrenta vetture d'epoca.

Quest'anno, la Mille Miglia sarà per la seconda volta organizzata da una società interamente partecipata dall'Automobile Club di Brescia, proprietario del marchio fin dalla prima edizione.

Marco Makaus, Consigliere Delegato di 1000 Miglia Srl, ha dichiarato: «*Sin dallo scorso anno, il nostro impegno è stato quello di mantenere inalterato lo spirito della Freccia Rossa, con ancor maggior attenzione alla tradizione della nostra grande Corsa. Per questo, la Mille Miglia è stata improntata al rispetto degli aspetti storici e sportivi, alla sobrietà e alla sicurezza. Tutto ciò ci ha indotto ad introdurre alcune novità nella Mille Miglia 2014, pur cercando di rispettare la leggenda che siamo stati chiamati a custodire e celebrare.*».



**1000
MIGLIA**

**L'APPUNTAMENTO È PER
GIOVEDÌ 15 MAGGIO E LA PUNZONATURA
AL MATTINO E LA PARTENZA ALLE ORE 18:45.
DOMENICA 18 MAGGIO, DALLE ORE 12:30,
IN VIALE VENEZIA INIZIERANNO GLI ARRIVI
DEGLI EQUIPAGGI IN GARA.**





IL PERCORSO 2014

Le principali modifiche riguardano il percorso e, di conseguenza, il programma: la prossima Mille Miglia durerà un giorno di più, con l'aggiunta di una tappa, da percorrere la domenica mattina fino all'arrivo a Brescia. La partenza avverrà - come sempre da Viale Venezia delle Mille Miglia - giovedì 15 maggio, a Brescia; il tracciato resterà invariato fino a Vicenza, dove le vetture punteranno verso nord, in direzione Marostica e Bassano del Grappa. La prima tappa si concluderà a Padova, con tutti i componenti della carovana ospitati per il pernottamento a Thermae Abano Montegrotto, da dove il venerdì mattina partirà la seconda tappa.

Anche la seconda giornata, venerdì 16 maggio, prevede numerose novità: dopo San Marino, dove sarà tenuta la pausa pranzo, anziché puntare verso l'interno, i partecipanti proseguiranno verso Riccione, Pesaro e Ancona, poi a sud, sulla costiera, fino a Loreto, Recanati e Macerata e, di seguito, Ascoli e Teramo.

Il passaggio a L'Aquila assumerà carattere simbolico, così come avvenne nel 1997 - quando la Freccia Rossa transitò tra le tende dei terremotati dell'Umbria - e nel 2013, con il passaggio in Emilia Romagna. Rispettando la tradizione, la seconda tappa sarà conclusa

con la passerella nel cuore di Roma. Come nei due giorni precedenti, sabato 17 maggio, l'inizio della terza tappa sarà identico a quello degli scorsi anni, con i consueti passaggi a Ronciglione, Viterbo, Radicofani e Siena, località assai legate alla Mille Miglia e amatissime dai partecipanti. Superata Siena, il road-book indicherà di svoltare a sinistra, verso Volterra, Pisa e Lucca. Come nel 1947 e 1948, dopo il passaggio sotto la Torre pendente, la Freccia Rossa ritornerà verso est, per affrontare i Passi della Futa e della Raticosa, fino a Bologna. Gli equipaggi arriveranno e pernosteranno nel centro storico della città felsinea, da dove ripartiranno la domenica mattina. La quarta tappa, mai disputata in precedenza, prevede il passaggio a Modena, Reggio Emilia, sacrificata lo scorso anno a favore delle zone colpite dal terremoto, e a Mantova. L'arrivo a Brescia, domenica 18 maggio, avverrà poco prima dell'ora di pranzo, con le premiazioni a seguire, nel pomeriggio.

L'ORGANIZZAZIONE

Gli aspetti logistici e organizzativi di un evento come questo sono sempre assai complessi, spiega Andrea Dalledonne, l'altro Consigliere Delegato di 1000 Miglia Srl: «*I numeri sono indicativi dell'apparato messo in moto dalla Mille Miglia, che quest'anno porterà in gara 435 vetture, cifra record di tutte le edizioni, con circa 1.600 persone tra partecipanti e seguiti, coinvolgendo nell'organizzazione oltre 2.000 persone e accreditando circa 1.500 giornalisti e operatori dei media. Per questo motivo, desideriamo ringraziare pubblicamente quanti si sono impegnati per ospitare il passaggio della Freccia Rossa e offrire un entusiasmante spettacolo di storia, sport e cultura*».

LE ISCRIZIONI ALLA MILLE MIGLIA 2014

ILe molte richieste hanno posto in difficoltà il Comitato chiamato a operare la selezione per selezionare gli equipaggi ammessi nell'Olimpo del motore. Da sempre, partecipare alla Mille Miglia è considerato un successo: concluderla regala sensazioni sublimi, non importa in quale posizione di classifica.

Tra i 435 equipaggi che si presenteranno alla partenza di Viale Venezia, la pattuglia più numerosa è quella italiana, con 113 accettati, seguiti da 93 tedeschi.

Numerosi pure i britannici, con 42 equipaggi; straordinaria, tenuto conto della popolazione di questi Paesi, la partecipazione dall'Olanda (36), Svizzera (29) e Belgio (24). Da oltreoceano, significativa per passione - nonostante la crisi - la presenza di 11 argentini, 11 giapponesi e 27 statunitensi. In totale, le nazioni rappresentate saranno 34.

Dopo il febbrile lavoro di selezione, applicando rigorosi criteri di merito, il Comitato Selezionatore ha sciolto ogni riserva giungendo al varo dell'elenco delle vetture accettate, il cui valore qualitativo, collezionistico e sportivo è assai elevato. Tra queste, ben 71 sono gli esemplari che hanno partecipato ad almeno un'edizione della Mille Miglia di velocità, dal 1927 al 1957.

Allo scopo di ampliare il valore storico di un parco vetture che nessun evento per auto d'epoca può vantare, i selezionatori hanno deciso di accettare, oltre alle 410 vetture selezionate, altri 20 esemplari: si tratta di modelli rispondenti alle caratteristiche della Mille Miglia ma che, per vari motivi, non hanno partecipato negli »

Tra le novità più tecniche della Mille Miglia 2014 deve essere segnalato il numero delle Prove Cronometrate che contribuiranno a stilare la classifica, che sale a 74.

In aggiunta, dopo più di dieci anni dall'ultima volta, saranno introdotte sul percorso sei Prove di Navigazione a media prestabilita: si tratta di un tipo di prova - dove si deve procedere a velocità media costante - poco conosciuta in Italia ma assai diffusa all'estero.

Lo scopo di questa novità è di consentire di accumulare più punti agli equipaggi stranieri, europei in particolare. Sarà un piccolo contributo per aumentare quello spirito di sana competizione e sportiva amicizia internazionale che, sin dalla prima edizione, permea la Mille Miglia.



MILLE MIGLIA 2014





MILLE MIGLIA 2014

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. In più, partiranno da Brescia ulteriori 5 veicoli della categoria "M", (Militare, come nell'edizione del 1952), per un totale di 435 vetture, una cifra record.

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.

Tra le automobili partecipanti ci sono esemplari provenienti dai Musei di Case come Mercedes-Benz, Alfa Romeo, BMW, Bugatti, Jaguar, Lancia e Porsche.

Le vetture che saranno schierate alla partenza di Viale Venezia, la sera di giovedì 16 maggio, appartengono a 63 diverse marche: la parte del leone tocca a Mercedes-Benz con 45 automobili, seguono Alfa Romeo con 43, FIAT con 35, Jaguar/SS con 32 e Porsche con 24 vetture. **||**



Tutte le informazioni sulla "corsa più bella del mondo" sono disponibili su: www.1000miglia.it

TUTTI I NUMERI DELLA MILLE MIGLIA 2014

NAZIONALITÀ EQUIPAGGI PARTECIPANTI MM 2014

ITALIA (I)	113	SPAGNA (E)	2
GERMANIA (D)	93	THAILANDIA (T)	2
REGNO UNITO (GB)	42	GRECIA (GR)	1
OLANDA (NL)	36	HONG KONG (HK)	1
SVIZZERA (CH)	29	IRLANDA (IRL)	1
STATI UNITI (USA)	27	ISOLA MAN (GBM)	1
BELGIO (B)	24	ISRAELE (IL)	1
ARGENTINA (RA)	11	LIECHTENSTEIN (FL)	1
AUSTRIA (A)	11	MALTA (M)	1
GIAPPONE (J)	11	NUOVA ZELANDA (NZ)	1
AUSTRALIA (AUS)	5	PRINCIPATO DI MONACO (MC)	1
LUSSEMBURGO (L)	4	REPUBBLICA CECA (CZ)	1
CANADA (CND)	2	SINGAPORE (SGP)	1
DANIMARCA (DK)	2	SLOVAKIA (SK)	1
FRANCIA (F)	2	SUD AFRICA (ZA)	1
KUWAIT (KWT)	2	SVEZIA (S)	1
RUSSIA (RUS)	2	URUGUAY (ROU)	1
		Totale equipaggi	435
Totale Paesi: 34			

VETTURE PARTECIPANTI MM 2014

Mercedes-Benz	45	Renault	2
Alfa Romeo	43	Talbot-Lago	2
FIAT	35	Alpine Renault	1
Jaguar	31	Arnolt	1
Porsche	24	Autobleu	1
Lancia	23	B.N.C.	1
Bugatti	22	Bianchi Panhard	1
Ferrari	19	Biondetti	1
Aston Martin	18	Borgward	1
BMW	12	Car-Gem Carnevalli	1
Maserati	11	Chrysler	1
Austin Healey	10	Cooper	1
MG	10	Dagrada	1
Bentley	9	Delage	1
Healey	9	Ermini	1
O.M.	9	Frazer Nash - BMW	1
Triumph	9	FIAT-Motor RG	1
Cisitalia	7	Frazer-Nash	1
S.I.A.T.A.	7	Giannini	1
Zagato	7	Gilco Mariani	1
O.S.C.A.	6	Goliath	1
A.C.	5	HW	1
Abarth	4	HWM	1
Riley	4	Moretti	1
Lagonda	3	Pagani-Lancia	1
Lotus	3	Rovelli-FIAT	1
Stanguellini	3	Salmson	1
Allard	2	SS	1
Bristol	2	Veritas	1
Citroen	2	Volkswagen	1
Oldsmobile	2	Volpini	1
Peugeot	2	Weldagrind	1
TOTALE MARCHE: 64			





MILLE MIGLIA 2014

I NOSTRI AMICI IN GARA I SOCI ALLA MILLE MIGLIA

Anche nel 2014, partecipazione record: tra Fondatori, Ordinari e Onorari, quest'anno saranno trentacinque i soci del Club Mille Miglia (sigla **CMM**) che prenderanno parte alla trentaduesima 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 2014, nove 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 e Valerio Marinelli, presidente e vicepresidente di 1000 Miglia Srl, Giuseppe Cherubini, Presidente del Comitato Organizzatore, e Gianpietro Belussi: i quattro, tutti soci del Club Mille Miglia, hanno costituito la Commissione Selezionatrice della Mille Miglia 2014, insieme a due soci onorari: Marco Makaus, Consigliere Delegato di 1000 Miglia Srl e Marco Mottini. Quest'ultimo è presidente della Commissione tecnica dell'ASI e vicepresidente della medesima commissione della FIVA. Segretario della Commissione è stato Paolo Mazzetti, Segretario Esecutivo del nostro Club. 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). **||**



SOCI ALLA MILLE MIGLIA 2014



N.	Pilota	Naz.	Socio	Copilota	Naz.	Socio	Vettura	Anno
2	Albert Wetz	L	CMM	Vanni Curridor	L	-	O.M. 665 Sport Superba Zagato	1927
7	Mauro Giansante	I	CMM-BSC	Sandro Brozzetti	I	CMM	O.M. 665 SS MM Superba	1930
15	Giulio Felloni	I	CMM	Riccardo Felloni	I	-	BUGATTI T 35 A	1925
26	Bruno Ferrari	I	CMM-BSC	Carlo Ferrari	I	-	BUGATTI T 37	1927
28	Giovanni Luca Murru	I	CMM	M. Destro Castaniti	I	-	B.N.C. 527 MONZA	1927
41	Massimo Amenduni Gresele	I	CMM	Fabrizio Vicari	I	CMM	ALFA ROMEO 6C 1500 MMS	1928
44	Ezio Martino Salviato	I	CMM	M. Caterina Moglia	I	-	BUGATTI T40	1928
45	Ferruccio Nessi	CH	BSC	Carlo Nessi	CH	-	RILEY 9 Brooklands Speed	1928
67	Macko Laqueur	B	CMM	Etiennen Schroijsen	NL	-	LAGONDA 2 Litre Team Car	1934
75	Giuseppe Ambrosi	I	CMM	Salem Al-Sabah	KWT	-	ALFA ROMEO 6C 1750 GS Zagato	1931
93	Massimo Bettinsoli	I	CMM-BSC	Emanuele Peli	I	-	FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport	1934
94	Dominique Cruyt	B	CMM	Micheline Bossaert	B	-	LANCIA Augusta Cabriolet	1934
96	Osvaldo Peli	I	BSC	X	I	-	FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport	1934
108	Bruno Marini	I	CMM-BSC	Andrea Marini	I	-	RILEY Sprite TT	1936
117	Massimo Ermini	I	CMM	Lapo Ermini	I	-	BMW 328 Coupé	1937
136	Pietro Giuseppe Grumelli	I	BSC	Pierpaolo Grumelli	I	-	MG TB	1939
185	Marco Becchetti	I	CMM-BSC	Elisa Becchetti	I	-	HEALEY 2400 Silverstone	1950
188	Rudolf W. Hug	CH	CMM	Heidi Hug	CH	-	HEALEY 2400 Silverstone	1950
193	Piero Quercioli	I	CMM	Franco Corsini	I	-	FIAT 1100 Sport	1950
207	Johannes Zieser	A	-	Franz Steinbacher	A	CMM	S.I.A.T.A. DAINA GS Stabil. Farina	1951
216	Alex Von Mozer	NL	CMM	Maarten Staps	B	-	ASTON MARTIN DB2 Vantage	1951
218	Achille Donati	I	CMM-BSC	Patrizia Verzeletti	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Spider	1952
222	Erasmus Crivellari	I	CMM	Giovanni Palmieri	I	CMM	FIAT 1100 E Berlina	1952
227	Flavio Gandolfi	I	BSC	Giacinto Savoldi	I	-	S.I.A.T.A. Daina GS Stabil. Farina	1952
249	Ennio Tosi	I	BSC	Gianluca Ballini	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Spider	1952
250	Geert van de Velde	NL	CMM	A.Marie van de Velde	NL	-	ASTON MARTIN DB 2 Vantage	1952
277	Aldo Bonomi	I	CMM-BSC	Tarcisio Bonomi	I	BSC	LANCIA Aurelia B24 Spider America	1955
286	Ennio Barozzi	I	CMM-BSC	Francois Sastre	F	-	TRIUMPH TR 2 Sports	1954
284	Ger Bas	NL	CMM	Lorenzo Bas	NL	-	ARNOLT BRISTOL Bolide	1954
308	Eugenio Piccinelli	I	BSC	Roberto Plodari	I	-	TRIUMPH TR2 Sports	1954
309	Ezio Ronzoni	I	CMM	Paolo Rebecchi	I	-	FIAT 1100/103 TV Coupé Pinin Farina	1954
344	Raffaella De Alessandrini	I	CMM	Mariella Cerofolini	I	-	AUSTIN HEALEY 100/4 BN1	1955
354	Alessandro Girardi	I	CMM-BSC	Simonetta Mastellini	I	-	PORSCHE 356 1500	1955
383	Christian Henrich Stove	I	CMM	Manuela Bertoni	I	-	PORSCHE 356 1500 Speedster	1955
400	Laura Bonzi	I	CMM	Federica Bignetti	I	-	AUSTIN HEALEY 100/6 BN4	1956
405	Renato Gnutti	I	BSC	Riccardo Cristina	I	CMM	PORSCHE 356 1500 GS Carrera	1956
435	Paolo Maria Chersevani	I	CMM	Maurizio Paoletti	I	-	LOTUS MK IX Climax	1957
439	Arturo Cavalli	I	CMM	Petronilla Pezzotti	I	-	LOTUS Eleven Climax Le Mans	1957



VALBRUNA

Stainless Steels, Nickel Alloys & Titanium Long Products



Squares



Rebar



Wire

Ingots



Rounds



Billets



Wire Rod



Flats



Hexagons



Angles



ACCIAIERIE VALBRUNA

High quality is our standard

www.valbruna-stainless-steel.com

ACCIAIERIE VALBRUNA

Viale della Scienza, 25 36100 Vicenza - ITALY

Tel. +39 0444 968211 Fax +39 0444 963836

e-mail: info@valbruna.it

VALBRUNA SLATER STAINLESS INC.

2400 Taylor Street West 46801 Fort Wayne, IN - USA

Tel. +1 260 434 2800 - Fax. +1 260 434 2801

e-mail: info@valbruna.us



I DUE ANNI DI VITA DI 1000 MIGLIA SRL

SE A CONTARE SONO I RISULTATI

QUANDO QUALCOSA SI TROVA AL CENTRO DELL'ATTENZIONE - NEL CUORE DEL CICLONE, IN QUESTO CASO - I COMMENTI SI SPRECANO, SIANO ESSI POSITIVI O NEGATIVI. I SUGGERIMENTI INSEGUONO LE CRITICHE, I CONSIGLI SI AFFIANCANO AGLI APPREZZAMENTI. INEVITABILE CITARE IL DETTO, APPROPRIATISSIMO IN QUESTO CASO, CHE SOLO CHI FA PUÒ ESSERE CRITICATO: D'ALTRA PARTE, COME SOSTENEVA UN FILOSO: «LA CRITICA È UN'IMPOSTA CHE L'INVIDIA PERCEPISCE SUL MERITO».



Fin dalla sua prima edizione, nel 1927, la Mille Miglia è stata assai discussa, superando sempre ogni critica grazie al suo successo e ai risultati sportivi, sociali ed economici ottenuti. Corsi e ricorsi storici, la rievocazione ha subito negli anni la stessa sorte, dividendo gli animi. “Nemo propheta in patria”: chiunque l’abbia organizzata dal 1982 ad oggi, la Mille Miglia ha diviso i bresciani tra sostenitori e detrattori. Capita così che un giornalista non bresciano chie-

da come mai l’impressione sia che l’immagine della Freccia Rossa aumenti esponenzialmente più aumenta la distanza da Brescia, sostenendo che la Mille Miglia nel resto d’Italia sia più amata e considerata che nella nostra città, e nel mondo lo sia più che nel nostro Paese. A rispondere è il bolognese Andrea Dalledonne, dallo scorso anno Consigliere Delegato di »



Il CdA di Mille Miglia Srl, da sinistra: Emilio Bordoli, Andrea Dalledonne, la direttrice ACI Brescia, Barbara Aguzzi, il Prefetto Matteo Piantedosi, Roberto Gaburri, Valerio Marinelli e Marco Makaus.



1000 Miglia Srl: «*Che spesso si sottovaluti ciò che si possiede, è abbastanza comune; tuttavia, credo che Brescia debba rendersi conto del patrimonio che possiede e dei benefici che ciò comporta. Perché la Freccia Rossa, per quanto oggi sia internazionalmente valutata come un brand di primo piano, appartiene a Brescia, in primis, e all'Italia in assoluto, in termini d'immagine positiva e di ritorno per molteplici indotti*». Eppure, le critiche non mancano, in particolare che questa Mille Miglia sarebbe gestita da "burocrati". «*Chi lo dice - spiega Dalledonne - evidentemente non conosce le rigide regole di trasparenza alle quali 1000 Miglia Srl è soggetta, in qualità di società pubblica perché interamente partecipata da ACI Brescia, a sua volta ente pubblico. Nonostante queste pastoie, spesso rigide, ciò che abbiamo fatto lo scorso anno non è opinabile, in quanto sono i fatti e i numeri a parlare: la Mille Miglia 2013 ha avuto un ottimo risultato, sia sportivo sia economico, con ricadute positive sull'Automobile Club, che mai in precedenza aveva incassato 1.200.000 Euro all'anno dalla propria corsa, e su tutta la città*».

Per concludere, il Ceo di 1000 Miglia chiosa: «*Ciò che vorrei è proprio estinguere ogni polemica: con la massima serenità, desidero affermare che spero che Brescia e i bresciani ci siano vicini, fornendo il loro apporto per rendere sempre più grande la Mille Miglia nel mondo. Da parte nostra, mia, degli altri amministratori e dei nostri bravi collaboratori, questo impegno non verrà mai meno*».

A proposito di collaboratori, molti non sanno come sia strutturata 1000 Miglia Srl: in una sorta di dietro le quinte, ecco "interpreti e protagonisti" di chi organizza la Mille Miglia.

1000 MIGLIA SRL

Roberto Gaburri *Presidente*
Valerio Marinelli *Vice presidente*
Emilio Bordoli *Consigliere Delegato*
Andrea Dalledonne *Consigliere Delegato*
Marco Makaus *Consigliere Delegato*

Comitato Organizzatore Mille Miglia 2014

Giuseppe Cherubini *Presidente*
Marco Makaus *Vice presidente*
Gianpietro Belussi *Segretario*
Roberto Gaburri *Componente*
Valerio Marinelli *Componente*
Eleonora Vairano *Componente*

Commissione Selezionatrice vetture Mille Miglia 2014

Marco Mottini *Presidente*
Alessandro Valeri *Vice presidente*
Gianpietro Belussi *Componente*
Giuseppe Cherubini *Componente*
Roberto Gaburri *Componente*
Marco Makaus *Componente*
Valerio Marinelli *Componente*
Paolo Mazzetti *Segretario*

Responsabile Relazioni Esterne e Affari Generali

Francesca Parolin

External relations manager & General Affairs

- Coordinamento consulenze legali
- Project management e DEC per Outsourcer
- Relazioni con gli Stakeholder
- Relazioni con Istituzioni locali
- Eventi internazionali e fieristici

Presidente Comitato Organizzatore

Giuseppe Cherubini

Presidente Comitato Organizzatore

- Relazioni con il Territorio per patrocini e contributi
- Supporto nei contenuti tecnico-sportivi della Gara

Organizzazione e gestione Gara

Francesco Bellingeri

Technical & Sport production manager

- Gestione e sviluppo percorso e Road-book
- Permessi ed autorizzazioni
- Servizi di cronometraggio e monitoraggio satellitare
- Direzione sportiva
- Organizzazione e gestione del Convoglio
- Safety & Security



Serata con gli amici del Calvisano Rugby: Marco Makaus, il presidente Alfredo Gavazzi, Andrea Dalledonne, Massimo Borra e l'allenatore Gianluca Guidi.



Francesca Parolin.



MIGLIA SRL



Camilla Mattanza e Pietro Spada.

Responsabile Marketing & Sponsorship

Roberto Pagliuca *Head of Marketing*

- › Responsabile Unico Procedimenti
- › Responsabile gestione e promozione del Brand
- › Responsabile Sponsorizzazioni
- › Responsabile sub-Licenze
- › Business development & partnership

Responsabile Marketing Operativo

Andrea Paladino *Marketing manager*

- › Sponsoring & Licensing accounting
- › Brand protection & Marketing territoriale
- › Accordi locali
- › Merchandising
- › Eventi ed allestimenti

Marketing communications

Mattia Nanetti *Marketing communications*

- › Sponsoring accounting
- › Web communication & societing
- › Progetti speciali - Officina Mille Miglia

Comunicazione e Media relations

Marco Makaus *Communications manager*

Paolo Mazzetti *Historic & Editorial services director*

- › Audio, video, content production & management
- › Ufficio stampa: comunicati, conferenze stampa, accrediti media, sale stampa, media relations e media operations
- › Servizi editoriali – Catalogo & Book
- › Traduzioni
- › Consulenza storica e tecnico-sportiva
- › Media partnership

Segreteria Organizzativa

Simona Salvi *Event operations manager*

- › Customer service & data base management
- › Hospitality & Accomodation
- › Accrediti & guest relation
- › Warehouse management
- › Command centre

Ufficio Amministrazione e Gestione Risorse Umane

Camilla Mattanza *Administration & Human resources*

- › Gestione budget e contabilità
- › Amministrazione
- › Gestione personale e collaborazioni

Controllo di Gestione

Pietro Spada *Finance*

- › Budget control

Segreteria di Direzione

Elisa Ferrari *Personal Assistant to CEOs*

- › Protocollo, ricevimento, archivio, office management, centralino
- › Agenda e supporto Amministratori
- › Supporto per Relazioni Istituzionali
- › Supporto per Customer Satisfaction

Ufficio Gare, Bandi ed Acquisti

Roberto Quatralo *Procurement*

- › Procedure ad evidenza pubblica
- › Normativa e procedure di acquisto

Tecnologie e web

Federico Parolin *IT & Web manager*

- › IT management - Web & data base management

Customer care

Valentina Anghisi *Event operations*

- › Gestione e comunicazione con i Concorrenti
- › Aggiornamento programma dell'Evento
- › Supporto amministrativo

Meet Comunicazione S.r.l.

Alessandro Casali *Presidente*

Alessandra Bruni *Program Manager Mille Miglia 2014*

Mattia Nanetti, Andrea Paldino e Roberto Pagliuca.



Porte
importanti



Porta sezionale modello IRIS

Metti al sicuro la tua auto
con una **porta sezionale**
di qualità.

Uffici ed esposizione

Via Castagna, 13A
25125 z.i. Brescia
Tel. 030.3583321
Fax 030.3581518

Produzione

Via Verdi, 102
Torbole Casaglia (Bs)
Tel. 030.3583321
Fax 030.3581518

www.peliportesezionali.it
info@peliportesezionali.it

 **Peli**
Portesezionali

UN FUTURO DA SCRIVERE **AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA**



CON L'ASSEMBLEA DEI SOCI TENUTA LO SCORSO 28 APRILE, IL PREFETTO MATTEO PIANTEDOSI HA ESEGUITO L'ULTIMO ATTO IN QUALITÀ DI COMMISSARIO STRAORDINARIO DELL'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA, IN ATTESA CHE SIA NOMINATO UN NUOVO COMMISSARIO CHE CONDUCA ALLE ELEZIONI PREVISTE, SALVO ULTERIORI COLPI DI SCENA, PER IL 28 MAGGIO.

Piantedosi, avellinese trapiantato a Bologna, classe 1963, ricopre attualmente l'incarico di Vice Capo preposto all'Attività di Coordinamento e Pianificazione delle Forze di Polizia.

Salutando i bresciani, il Prefetto Piantedosi ha fatto un breve sunto del periodo, dall'ottobre del 2012 al marzo del 2014, durante il quale ha svolto il ruolo di Commissario di ACI Brescia e, di conseguenza, di "proprietario" della Mille Miglia.

Al termine, il Prefetto ha dichiarato che seguirà sempre con grande simpatia ed affetto la corsa bresciana, della quale è diventato appassionatissimo; in più, ha ricordato che - essendo in questo periodo stato nominato Socio Onorario del Club Mille Miglia - intende partecipare il più possibile, compatibilmente con gli impegni costituzionali, alla vita sociale del Club stesso. Contestualmente, la scorsa assemblea è stata la prima nella quale a illustrare il bilancio è stata la dott.ssa Barbara Aguzzi. In verità, la dirigente dell'ACI aveva già condotto il sodalizio bresciano per sette mesi del 2007, da febbraio a ottobre.

Anche allora, la Aguzzi era stata nominata ad interim: attualmente, è direttore di ACI Bergamo. A lei, appassionata di automobilismo sportivo e organizzatrice di diversi eventi motoristici, va il benvenuto dei soci del Club Mille Miglia. **||**



La direttrice dell'Automobile Club di Brescia, Barbara Aguzzi e il Commissario Straordinario, il Prefetto Matteo Piantedosi.



CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI

BRESCIA, LA MILLE MIGLIA TRA LA GENTE

CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI 1000 MIGLIA 2014

LE EMOZIONI DELLA MILLE MIGLIA NELLE IMMAGINI DEL "CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI": ANCHE L'EDIZIONE 2014 DELLA CORSA, CHE PARTIRÀ DA BRESCIA GIOVEDÌ 15 MAGGIO PER FARVI RITORNO DOMENICA 18, SARÀ INFATTI PROTAGONISTA DEL MATCH A COLPI DI CLICK ORGANIZZATO DALL'ASSOCIAZIONE CULTURALE BRUNO BONI IN COLLABORAZIONE CON IL CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI E LA 1000 MIGLIA SRL.

L'iniziativa, che raddoppia dopo il grande successo della prima edizione quando furono raccolte ben 243 iscrizioni, 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 sarà sufficiente compilare, dall'1 al 26 maggio 2014, il form disponibile sul sito www.brunoboni.it; unica la categoria di partecipazione, ovviamente gratuita, per fotoamatori e professionisti.



Ogni iscritto che compilerà il form entro le 24 del 14 maggio 2014 potrà ritirare l'accredito ufficiale che consentirà di accedere al percorso della gara, dare libero sfogo alla fantasia e catturare l'immagine migliore.

Ogni partecipante potrà proporre un solo scatto, da inviare in formato digitale all'indirizzo concorso@brunoboni.it.

Tutte le immagini ammesse verranno pubblicate sul sito dell'Associazione, a partire dal 27 maggio 2014, e saranno valutate da una commissione composta da esperti di fotografia ed esperti di Mille Miglia.

L'Associazione promuoverà inoltre una speciale classifica di fotografie che, dal 13 al 31 Maggio, ogni autore potrà direttamente pubblicare sulla pagina Facebook "Associazione Culturale Bruno Boni".

Tale pubblicazione non sarà soggetta all'iscrizione al Concorso e al rispetto delle norme del Regolamento, fatta salva la facoltà dell'organizzazione di non autorizzare la pubblicazione di immagini non attinenti la Mille Miglia 2014.

Il numero degli apprezzamenti (Mi piace) totalizzati da ogni immagine alimenterà una graduatoria, con premio finale, parallela a quella della Giuria preposta a valutare esclusivamente i concorrenti iscritti online; sarà comunque consentito partecipare ad entrambe le competizioni e proporre la stessa fotografia, oppure altra diversa.

Le premiazioni si terranno a Brescia il 7 giugno e i vincitori riceveranno materiale fotografico, libri e gadget della Mille Miglia oltre a riconoscimenti ufficiali di Regione Lombardia, Provincia, Comune e Camera di Commercio di Brescia.

Le immagini vincitrici del concorso saranno poi pubblicate sul libro fotografico edito dalla 1000 Miglia srl e sulla Freccia Rossa. ||

CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI 2014

1000 MIGLIA

1000 MIGLIA

ISCRIZIONE GRATUITA ONLINE
www.brunoboni.it

CON IL PATROCINIO DI:

CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA BRESCIA

Regione Lombardia
Cultura, Identità e Autonomie della Lombardia

Comune di Brescia

PROVINCIA DI BRESCIA
ASSESSORATO CULTURALE LOMBARDO

SPONSOR TECNICO

PHOTO

UBI Banco di Brescia

La giuria sarà composta da:

Cav. Alberto Sorlini, presidente, Fotografo ufficiale della 1000 Miglia dal 1947 al 1957

Roberto Gaburri, presidente 1000 Miglia srl

Marco Makaus, consigliere delegato 1000 Miglia srl

Alfredo Coppellotti, vicepresidente Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Franca Boni, figlia di Bruno Boni

Paolo Mazzetti, direttore servizi storici ed editoriali 1000 Miglia Srl

Massimo Reggia, Photò 19

Corinna Alabiso, fotografa professionista

Marco Lucini, fotogiornalista

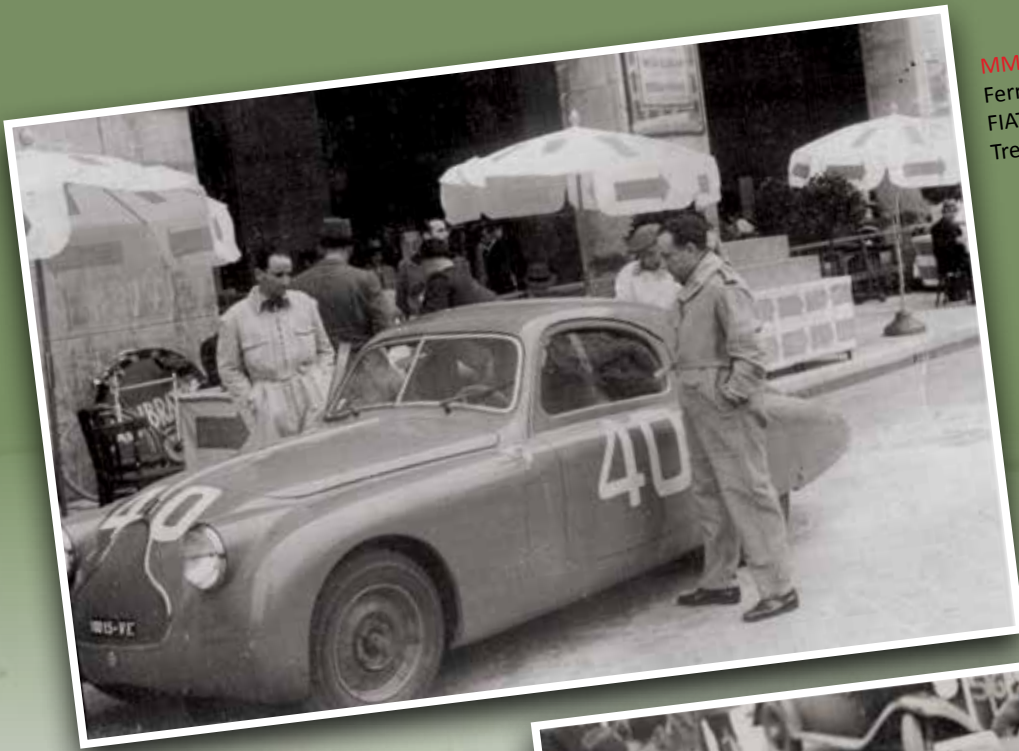


LA DINASTIA DEI CRIVELLARI EROS, NEL MOTORISMO SPORTIVO SUO FRATELLO NINO E PAPÀ FERRUCCIO

LE CORSE? UN AFFARE DI FAMIGLIA. CHE HA ATTRAVERSATO L'EPOCA PIONIERISTICA DI INIZIO NOVECENTO, SI È CONSOLIDATA NEGLI ANNI TRENTA PER SBOCCIARE NEGLI ANNI CINQUANTA QUANDO LA FAMIGLIA CRIVELLARI, MESTRINA, ERA ORMAI NOTA COME UNA "DINASTIA" NEL MONDO DEI MOTORI.

Il ricordo di quegli anni appartiene oggi ad Eros Crivellari, consigliere del Club Mille Miglia Franco Mazzotti, una vita nel mondo delle corse e tra i pochissimi a poter dire di aver partecipato sia alla Mille Miglia storica che a quella rievocativa. Una passione rimasta intatta nel corso degli anni e che quest'anno lo vedrà nuovamente al via sulla pedana di Viale Venezia. Oggi, come ieri. »





MM 1940:
Ferruccio Crivellari- Zordan,
FIAT 1100 S berlinetta.
Tredicesimi assoluti.



LA DINASTIA DEI CRIVELLARI



MM 1935:
Ferruccio Crivellari- Ferraro,
Alfa Romeo 6C 1750.
Undicesimi assoluti,
primi classe 200 Sport



MM 1937:
Ferruccio Crivellari- Ferraro,
Alfa Romeo 6C 2300B MM
berlinetta Touring. Settimi assoluti.



«La passione per i motori - ricorda Eros (Erasmus all'anagrafe e in molte classifiche di gare) - è una questione di famiglia: «Mio padre, nel corso della Prima Guerra mondiale si era arruolato come volontario e, anche se giovanissimo, aveva imparato a guidare prima gli autocarri della Fiat e poi le autoblende. Lì, a mio parere, scoccò la scintilla vera e propria che lo portò a proseguire l'attività di mio nonno che, nel 1912, aveva deciso di aprire un'officina a Mestre». Dai giorni del conflitto bellico alle corse vere e proprie il passo è stato più breve di quel che si potrebbe pensare. «Mio padre Ferruccio -

racconta Crivellari - era divenuto concessionario OM e, nel 1929, iniziò a partecipare a qualche manifestazione sportiva. Nel 1932, fu al via della sua prima Mille Miglia con una OM e, successivamente, passò all'Alfa Romeo, guidando prima il 1.500 e poi la 1.750 con cui nel 1935 vinse la classe 2.000 cc».

In assenza dei mezzi di comunicazione attuali, negli anni Trenta seguire la Mille Miglia non era affatto semplice: in un'epoca nella quale i giornali non era diffusissimi e la copertura non proprio capillare, la maggior parte degli appassionati si affidava alla radio che »



MM 1955:
Eros Crivellari-Cordini,
FIAT 600.
Duecentoquarantunesimi
assoluti.





MM 1956:
Eros Crivellari-Cordini,
FIAT-Abarth 750.
Centotrentatreesimi
assoluti.



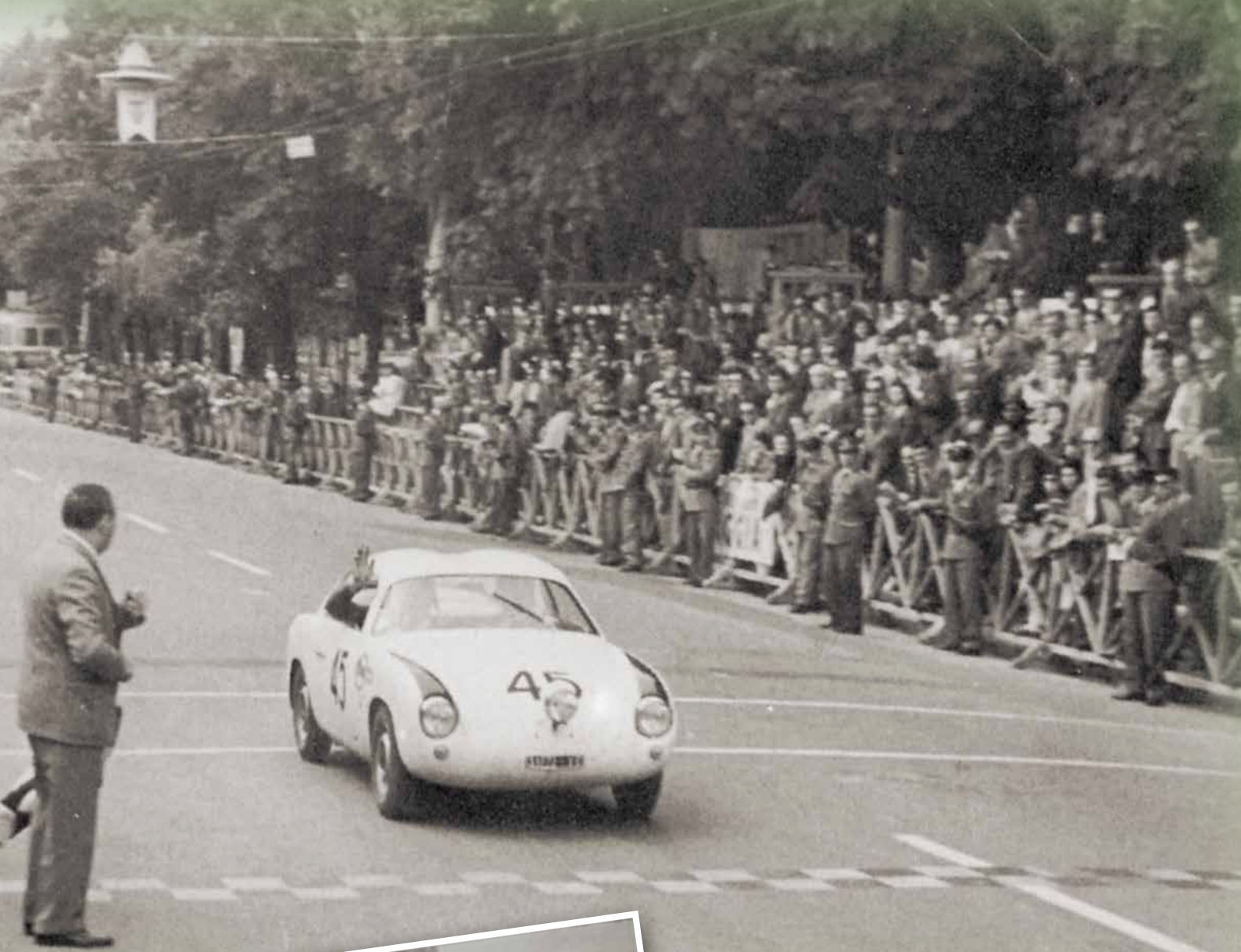


trasmetteva periodici notiziari sulla corsa. Proprio ad uno di questi notiziari è legato uno dei ricordi d'infanzia dell'attuale socio fondatore del Club Mille Miglia. «C'è stato un momento, nel 1938, in cui la radio annunciò che Crivellari, mio padre, inseguiva la macchina del Duce guidata da Boratto, che non era altro che il suo autista. La macchina di mio padre era un'Alfa Romeo meno potente di quella del suo rivale e sentire alla radio di questo suo inseguimento fu per me un'emozione fantastica che ancora oggi mi riempie di orgoglio. Un altro ricordo che conservo risale ad ancor prima, era il 1935, anno in cui la corsa aveva invertito il giro di marcia: in piazzale Roma, a Venezia, era stato allestito un rifornimento a timbro. Mio padre, arrivando da Venezia, passava per Mestre, proprio davanti alla nostra attività e quando transitò era in testa alla sua classe: io ero molto piccolo, ma ricordo il grande entusiasmo della folla e, da bambino, mi inorgogliai molto. Un grande ricordo, anche perché questa fu l'unica volta che la corsa passò da Mestre».

Proprio a Mestre, "epicentro" della famiglia Crivellari, l'attività iniziata con fatica dal nonno e proseguita dal padre si era via via consolidata fino a divenire concessionaria Ferrari ed Abarth: macchine di straordinario pregio per una clientela giocoforza molto selezionata. »



MM 1957:
Nino Crivellari-Nardari,
Abarth 750 Zagato.
Centoquattordicesimi
assoluti.



Un lavoro che Nino ed Eros, figli di Ferruccio, proseguirono nel corso degli anni con la passione di chi ha vissuto nei motori e l'orgoglio di chi ha visto crescere giorno dopo giorno la creatura dei propri predecessori. «Mio fratello Nino - rammenta Crivellari - si avvicinò prima di me alle gare: appena finita la seconda guerra mondiale costruì, sui resti di una 500 bombardata, una Sport 500 con la quale nel 1947 iniziò a correre, per poi proseguire con una Fiat 1000 Sport e finire la sua carriera, alla Mille Miglia del 1957, al volante di una 750 Abarth Zagato». Complessivamente, Nino Crivellari prese il via a otto edizioni della Mille Miglia portando a termine quelle del 1951 e del 1953. Per lui, nel corso della carriera, un paio di partecipazioni alla Coppa d'Oro delle Dolomiti fino all'incidente che gli risultò fatale a Monza, cinque anni prima della morte del padre. »



La carriera di Eros, invece, assume una longevità diversa: complessivamente partecipa a quattro edizioni della Mille Miglia a bordo di una Fiat 600 (1955), un'Abarth 750 (1956 e 1957) e, nel 1957, di una Ferrari 250 GT rendendosi protagonista di un'ottima gara conclusa a Brescia con il sedicesimo posto assoluto. Negli anni seguenti, la Mille Miglia lo rivide protagonista in svariate edizioni della corsa rievocativa su una Ferrari Tour de France telaio 0747, una macchina straordinaria che utilizzò alla Freccia Rossa insieme ad entrambe le figlie alle quali ha voluto far conoscere la corsa "cardine" della storia di famiglia. »



Oscar Papais e Eros Crivellari nella Mille Miglia

MM 1957: Eros Crivellari-Papais,
Ferrari 250 GT berlinetta Scaglietti.
Sedicesimi assoluti,
sesti di classe.



MM 1953:
Eros Crivellari-Fava,
FIAT 500 C "Topolino".
Ritirati.



MM 1951:
Nino Crivellari-Gelati,
FIAT 1100 S "Gobbone".
Centonovesimi assoluti.



Dal 1982 Eros Crivellari ha disputato moltissime gare con la sua Ferrari 250 TDF .

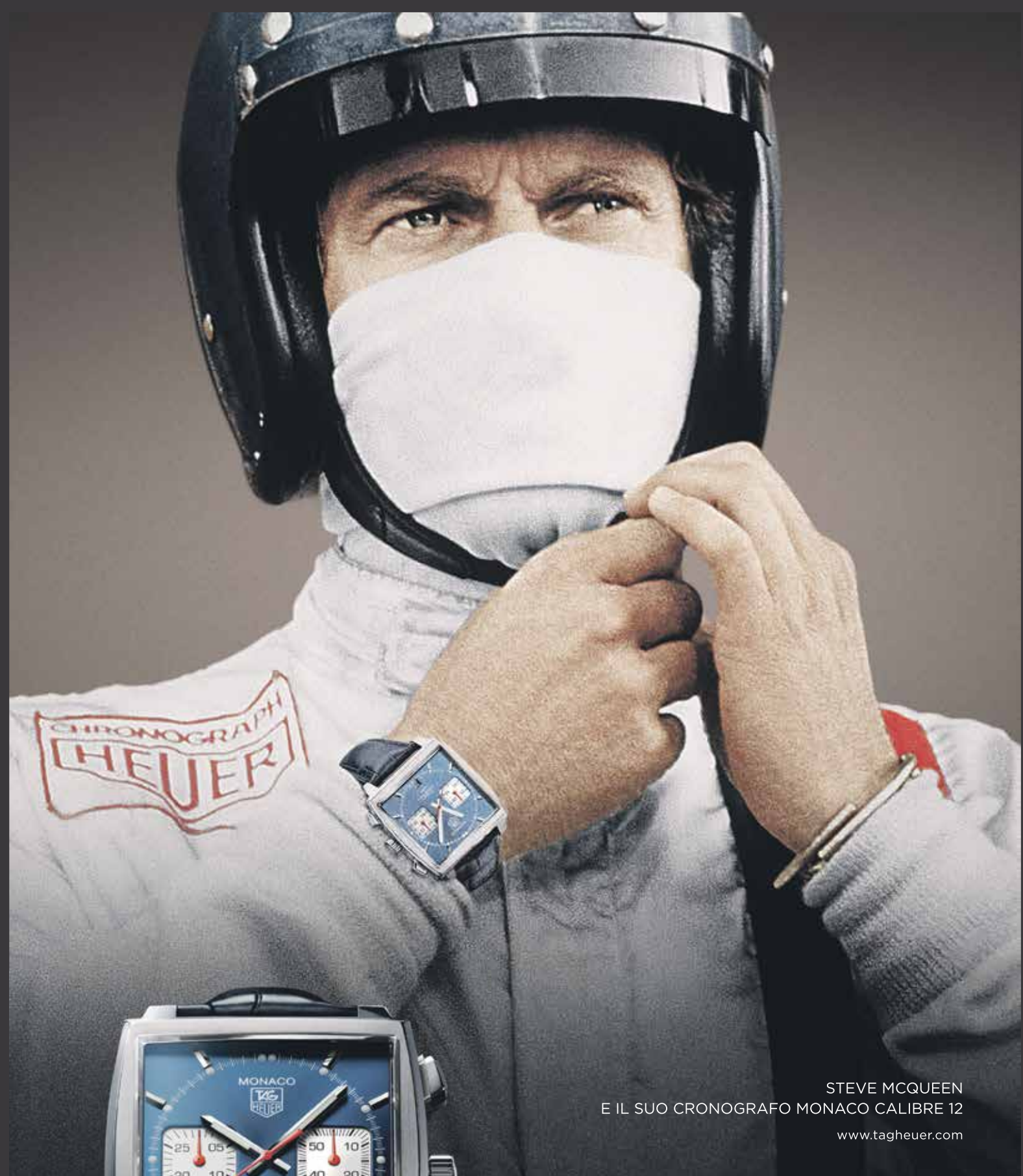


Da destra:
Erasmus "Eros"
Crivellari con i suoi amici Omati,
Coppellotti e Corazza.



«Se devo fare la mia considerazione sulla Mille Miglia e, in particolare, sul percorso di quest'anno devo dire che è spettacolare e magnifico. Due anni fa ho partecipato con un 1100 TV ed è stata dura, adesso l'aggiunta di una tappa in più e avere inserito Ancona e l'Aquila hanno trasformato una gara bella in una manifestazione meravigliosa. La Mille Miglia avrà sempre un grande bisogno di pubblicità e toccare più città non può che fare bene alla storia e alla tradizione».

Eros Crivellari è pronto per il via della corsa: quella corsa che, sommando le partecipazioni di famiglia, ha visto il nome Crivellari scritto diciannove volte nell'elenco dei concorrenti. Se non è un record, poco ci manca. ■■



STEVE MCQUEEN
E IL SUO CRONOGRFO MONACO CALIBRE 12
www.tagheuer.com



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

BAROZZI
OROLOGI

Via Gramsci, 16/B - 25122 Brescia - Tel. 030 3752710



UN NUOVO PROGETTO A FAVORE DEI GIOVANI E RISULTATI SPORTIVI STAGIONE 2013

LA CONSUETA RIUNIONE DI FINE ANNO DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE SI È TENUTA COME TRADIZIONE ALL'AZIENDA AGRICOLA "LO SPARVIERE" DI MONTICELLI BRUSATI, OSPITI DEL PRESIDENTE UGO GUSSALLI BERETTA: OVVIAMENTE, E NON POTEVA ESSERE diversamente, LA CENA È STATA A BASE DEL TIPICO SPIEDO BRESCIANO.



Bruno Ferrari premiato da Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti.



Affiancato dal vicepresidente Aldo Bonomi, Gussalli Beretta ha quindi presentato un progetto del tutto nuovo per il settore delle auto d'epoca: la Scuderia Brescia Corse ha istituito un "Progetto Giovani", a favore di quanti vogliono avvicinarsi alle gare "classiche". L'iniziativa prevede la selezione di dieci appassionati - piloti o navigatori di età compresa tra i diciotto e i trent'anni - che vogliono impegnarsi nelle competizioni. Sotto la guida del direttore sportivo Valerio Bocelli e di Osvaldo Peli, i giovani selezionati seguiranno corsi di regolarità, potendo effettuare prove pratiche. Con il sostegno economico della Scuderia, i migliori tra loro potranno disputare alcune gare con la Lancia Fulvia Coupé che la socia Antonella Rebuffoni ha appositamente donato alla Brescia Corse. Per informazioni o candidature, si può consultare il sito www.scuderiabresciacorse.it.

Dopo un ricordo del socio Guido Foresti, il cui corpo è stato ritrovato nel mare del Venezuela, il segretario Donato Benetti ha poi annunciato che, nel 2013, gli equipaggi della scuderia sono stati presenti in ben venticinque gare, aggiudicandosi otto vittorie e sei podi. Per il settore regolarità sono stati premiati venti piloti, migliori dei quali sono risultati Maurizio Colpani, campione sociale, Mauro Giansante e Marco Gatta. Per la velocità, i soci hanno attribuito un caloroso applauso a Bruno Ferrari, al quale un ritiro per un guasto è costato il titolo italiano: con la sua Formula Junior, il pilota di Roncadelle ha vinto a Monza, Imola, Varano, Misano e Le Castellet.

Infine, sono stati presentati i nuovi soci della Scuderia, che sono: Antonio Bologna, Paolo Cristiano, Alessandro Girardi e Adriano Preti. ■■



RELAZIONE AI SOCI DEL PRESIDENTE UGO GUSSALLI BERETTA

Come per il 2012, il 2013 è stato per tutti un anno difficile. Le poche iscrizioni alle gare, alcune delle quali cancellate per mancanza di equipaggi, hanno contribuito a creare un clima meno sereno.

Da parte nostra, l'incentivare anche con aiuti economici chi partecipa attivamente alle gare, supportando i nostri equipaggi in vari modi (bisarche per il trasporto delle vetture, iscrizioni cumulative, abbigliamento ecc.) è un segnale di grande impegno e di fiducia nell'ambiente automobilistico. Obiettivo essere presenti in modo massiccio alle manifestazioni più importanti (Mille Miglia, Gran Premio Nuvolari, Targa Florio, Coppa d'Oro delle Dolomiti, Trofeo Aido ecc.) senza tralasciare le gare minori come propedeutiche per i giovani piloti che vorremmo avere occasione di incentivare. A tal proposito sottolineo la generosità della socia Antonella Rebuffoni che ha donato alla Scuderia una vettura per

permettere ai giovani che non avessero la possibilità di provare a cimentarsi in questa disciplina.

La gara dell'AIDO a cui tutti teniamo in modo particolare per il messaggio che porta, è stata rinviata al 2014. E' stata però degnamente ricordata nel prologo della "Coppa Mazzotti" con un evento dedicato "aspettando l'AIDO", grazie alla collaborazione e sensibilità degli amici del "Club Mille Miglia Franco Mazzotti" e all'impegno di Paolo Mazzetti. Doveroso è sottolineare l'impegno e la generosità dei nostri sponsor che sono la storica "BERETTA", la ditta BAROZZI con il marchio Tag Heuer, e i nuovi entrati RUBINETTERIE BRESCIANE BONOMI e SIFRAL, rappresentate dal nostro Vice Presidente Aldo Bonomi e dal nostro socio, nonché suo fido coequipier Angelo Simonelli, grazie alla loro passione ci hanno dedicato risorse economiche che in questi periodi di crisi economica

hanno un significato speciale. Grazie anche al loro sostegno, il prossimo anno celebreremo i 50 anni della Scuderia Brescia Corse, fondata nel 1964. Purtroppo ci sono anche notizie tristi che hanno colpito la nostra associazione, come tutti ben sapete abbiamo vissuto da vicino la vicenda dell'aereo scomparso a Los Roques con a bordo l'amico e Consigliere Guido Foresti insieme alla moglie Elda e agli amici Missoni. Abbiamo cercato in ogni modo di restare vicini alla famiglia con messaggi di speranza, apponendo adesivi sulle vetture nelle varie gare e soprattutto alla Mille Miglia, dove "GUIDO CORRE CON NOI" è andato letteralmente a ruba... L'epilogo a questa triste vicenda è a vostra conoscenza e le nostre speranze sono state deluse. Come se non bastasse a ciò si aggiunge l'improvvisa scomparse del Socio Fondatore e grande amico Roberto Paoletti, che vorremmo ricordare con un minuto di silenzio. ||



1000
MIGLIA



Official Photographer

Rome



1000
MIGLIA >



Official Photographer

Rome



1000
MIGLIA >



Official Photographer

Rome

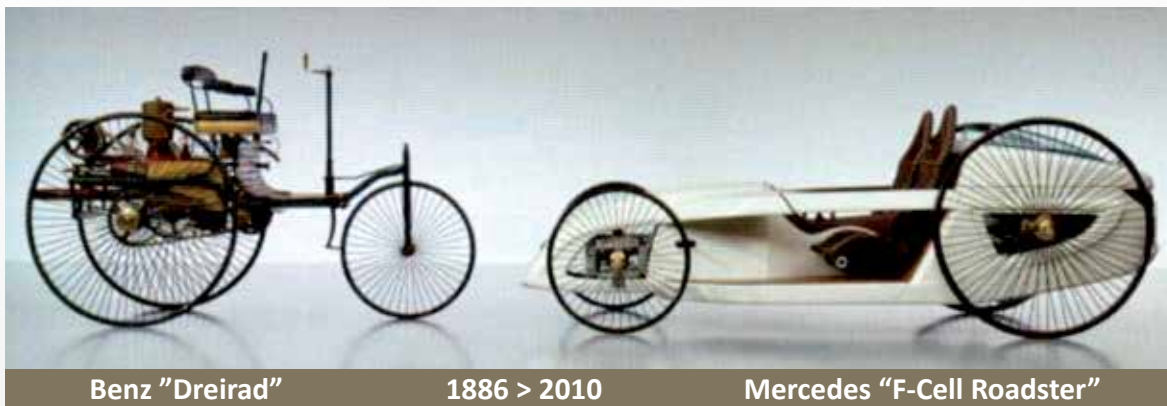
Official Photographer

Official Photographer





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 sono visibili sul nostro sito www.clubmillemgia1949.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 (+ emblemi equestri)

maggio 2012

- paragone economico tra il cavallo e la macchina

novembre 2012

- emblemi automobilistici di altri animali

maggio - novembre 2013

In questo numero della **Freccia Rossa**, presentiamo un capitolo che appassionerà i nostri soci sportivi: la Competizione Automobilistica. Iniziamo con un periodo quasi mai pubblicato, prima del 1895, cioè prima delle invenzioni di Benz e Daimler. Queste pagine scritte in francese sono state tradotte da Letizia Giani, con l'aiuto di Laura Bonzi e Massimo Meli.



Dominique Cruyt con Paul Frère, grande pilota F1, vincitore con Gendebien delle 24 Ore di Le Mans e scrittore automobilistico, a cui Dominique Cruyt deve una grande parte della sua passione.

CAPITOLO IV



Le competizioni nel periodo 1878-1920: marketing o laboratorio ?

di Dominique Cruyt

Non è raro sentir dire dagli inglesi che sono loro ad aver inventato tutti gli sport. È questo anche il caso degli sport motoristici?

Tra le prime competizioni una corsa molto particolare simboleggia lo spirito britannico, e, al tempo stesso, facilita la transizione con il capitolo precedente confrontando l'automobile e il cavallo.

È proprio all'ippodromo di Richmond che nel 1899 il neonato Automobile Club - che diventerà Royal Automobile Club o 'RAC' nel 1907 per grazia di sua maestà Edoardo VII - organizzò una corsa tra il campione di trotto 'Gold Ring' agganciato al suo sulky e un triciclo **De Dion-Bouton** (v.pag.62) guidato da un certo Charles Stewart Rolls.

La corsa prevista su un miglio (1600mt) ebbe diverse 'false partenze'. Ogni volta il puro sangue si impennava, spaventato dai

rumorosi scoppiettii, ritenuti sleali, della **De Dion-Bouton**. Nessuno dubitava della superiorità della 'vettura senza cavallo', che però venne declassata a favore dell'animale: tra la nobiltà inglese, non si scherza con l'onore ippico!

I giorni seguenti, l'onorevole Charles Rolls cambiò 'montatura' per una **Panhard & Levassor** e vinse tutti i duelli meccanici con i quali si misurò. Da parte sua 'Gold Ring' si vide proporre una seconda sfida, più alla sua portata, contro un triciclo pressoché sconosciuto e la cui aleatoria affidabilità lo fece subito sprofondare nelle segrete della storia: in meno di un mezzo miglio, la meccanica precaria di questo triciclo **Barrière** sprofondò in un totale silenzio, che il suo rivale dalle orecchie delicate e dalla motorizzazione ad avena, apprezzò pienamente!

AUTOMOBILE CLUB SHOW
(INTERNATIONAL)
Richmond, Surrey
Under the direction and patronage of
The Automobile Club of Great Britain and Ireland, with which is incorporated the Self-propelled Traffic Association.
17th JUNE to 24th JUNE, 1899.
To be opened Saturday, 17th June, at 12.30, by T.S.H. the Prince and Princess Edward of Saxe-Weimar.
Great Exhibition of **MOTOR VEHICLES and Accessories.**

AUTOMOBILE CLUB SHOW
OLD DEER PARK RICHMOND LONDON
MOTOR RACES COMPETITIONS AND RIDES ON THE TRACK.
EXHIBITION OF BRITISH & FOREIGN MOTORS.
17th to 24th JUNE
Admission 1/-

CONVEYANCE OF PUBLIC IN MOTOR VEHICLES on the track, and in the neighbourhood of Richmond.
GYMKANA
Every Evening at 4.
OBSTACLE RACES.
BACKWARDS RACES.
CYCLE RACES.
HORSE versus MOTOR
Band of Royal Engineers.
Admission: One Shilling.
Except 17th, before 5, 2/6;
21st, all day, 2/6;
24th, after 6, 6d.
AUTOMOBILE CLUB SHOW,
4, WHITEHALL COURT,
London, S.W.

Il manifesto del meeting di Richmond con l'annuncio della corsa 'Horse versus Motor'.



Siamo seri! Se l'automobile deve molto alla locomozione con traino a cavalli, è solo grazie alla sua parentela con la bicicletta che le permise di lanciarsi nel mondo delle competizioni. Il vocabolario dell'epoca non ci lasciava trarre in inganno, visto che si parlava di 'corse per tricicli e quadricicli' piuttosto che di corse automobilistiche.

LE PRIME COMPETIZIONI AUTOMOBILISTICHE SONO AMERICANE?

Per pochi americani è indubbiamente così e si riferiscono al confronto tra due colossi a vapore, organizzato il 16 luglio 1878 nel Wisconsin (USA).

Su sette iscritti, solo due presero il via per 323 km tra Green Bay e Madison: il super favorito era il veicolo a vapore **Green Bay** di E. P. Cowles, considerato molto veloce, mentre l'altro veicolo, l'**Oshkosh** di Frank Shower e Hans Ferrand con le sue 4,5 tonnellate, passò invece per un peso piuma. Come nella fiaba 'la lepre e la tartaruga' fu proprio l'**Oshkosh**, considerato più lento, ad arrivare primo con una media di 9,67 km orari. Aveva pienamente beneficiato dei suoi rifornimenti meno frequenti.

Nel 1890 un'altra prova americana a Springfield fu ripresa da A. L. Riker. Questa corsa ha lasciato poche tracce, ma non si può dire la stessa cosa per il suo vincitore, pioniere dell'auto elettrica, che costruì le sportive **Riker** elettriche (1896-1902) prima di vendere la sua compagnia al produttore delle **Columbia**, l'**Electrical Vehicle Company**. Nel 1905, Riker divenne presidente dell'influente 'Society of Automotive Engineers'.

LE IMPRESE SPORTIVE INDIVIDUALI COME PRELUDIO ALLA COMPETIZIONE

In Europa, molto tempo prima del 1894, alcune imprese individuali di grande risonanza, potevano essere considerate come delle vere sfide sportive:

- nel 1873, Amédée Bollée, fonditore di campane, intraprese un viaggio di 220 km per la durata di 18 ore tra Le Mans e Parigi alla guida del suo veicolo a vapore chiamato l'**Obéissante** (l'Obbediente). Durante il percorso collezionò 75 multe per circolazione illecita dal momento che, all'epoca, occorreva informare le autorità del dipartimento tre giorni prima del passaggio;



Come testimonia la sola immagine dell'avvenimento, l'**Oshkosh** assomigliava più ad una locomotiva da strada che ad un'automobile. Difficile pertanto considerare la corsa del Wisconsin come la prima competizione automobilistica.



- nel 1881 lo stesso Bollée presentò la sua nuova vettura a vapore che chiamò **la Rapide** (la Veloce): contrariamente al suo precedente veicolo **L'Obéissant** che non era proprio obbediente, i due esemplari de **La Rapide** andavano veloci al punto di percorrere 'un km in un minuto'. Questa prestazione segnò ancora di più le menti, dato che all'epoca molti falsi studiosi e veri saccenti affermavano che 'meno di un minuto a chilometro era totalmente irragionevole per l'organismo umano'.



Molto vicino alla stuttura di una bicicletta, questo tricyclo **Serpollet** mal resisteva alle vibrazioni della strada e al peso della meccanica.

- nel 1888, Léon **Serpollet** percorse con successo il tragitto Parigi-Lione sul suo piccolo tricyclo a vapore, nonostante numerosi guai meccanici. Ben lontano dallo scoraggiarsi, fu al contrario confortato dal buon lavoro fatto, visto che i grattacapi non erano dovuti al motore a vapore ma alla leggerezza del telaio i cui elementi provenivano dalle biciclette **Peugeot**.

In seguito a questa impresa 'contrastata', Armand Peugeot, convinto che fosse necessario motorizzare le sue biciclette, decise di collaborare con Léon Serpollet. Una prima **Peugeot TYP1** a vapore (v. foto pag.20) più solida, costruita in 4 esemplari, fu presentata al pubblico in occasione dell'Esposizione Universale di Parigi nel 1889. Di fronte alle critiche pubblicate su 'Le Cycliste', Armand Peugeot si disinteressò del motore a vapore.

- sempre nel 1888, l'incredibile epopea* di Bertha Benz che scappò di casa con i due figli adolescenti sul tricyclo TYP III di suo marito con il solo scopo segreto di fargli pubblicità (*si leggerà il racconto completo dei 104 km di questa avventura nel Capitolo V 'Le donne e l'automobile').



Come non rendere omaggio a Hergé, maestro incontrastato dei fumetti? Il padre di Tintin disegnava eccezionalmente bene le automobili in ciascuno dei suoi albums. Tutti si ricorderanno della **Ford T** (Tintin in Congo), della **Buick Roadmaster** e della **Lancia Aprilia** (Tintin nei Paesi dell'Oro Nero), così come molte altre come questa seconda **Lancia**, l'**Aurelia B20** (L'Affare Tournesol), marca italiana molto cara all'artista belga. Sopra Hergé illustra **La Rapide de Bollée**, che raggiungeva i 60 km orari. Quindici anni più tardi nel 1898, all'epoca dei primi record di velocità (v.pag.14), Chasseloup-Laubat non fece molto meglio sulla **Jeantaud** elettrica!



Mentre il marito dorme ancora, è nel silenzio più totale che Bertha, Richard e Eugen fuggono con il tricyclo **Benz** dall'officina di Mannheim. (design Raphael Cruyt)



- nel 1891 una **Peugeot** Type III percorse in tutto circa 2000 km partendo dalla fabbrica di Valentigney (Sochaux-Francia) per seguire la corsa ciclistica Parigi-Brest-Parigi. L'impresa fu salutata dal pubblico, perché anche se Terront il campione vincitore di questa maratona (v.pag.37), era irraggiungibile, il quadriciclo riuscì a seguire il grosso del gruppo!



La Peugeot Type III del 1891 (motore Daimler) fece, eccetto nei confronti di Terront, altrettanto bene dei campioni di ciclismo sulle loro pesanti biciclette.

- nel 1893, Hippolyte Panhard (23 anni) intraprese il tragitto andata e ritorno Parigi-Nizza su una **Panhard & Levassor** (motore **Daimler**), prestata da suo padre. Fortunatamente fu accompagnato da suo zio che lo assistette sulle strade ricche di valli tenendo tra le ginocchia un secchio d'acqua per inumidire e raffreddare i freni durante le discese.

Numerosi commentatori vedevano in questo viaggio l'invenzione di un nuovo tipo di divertimento, il turismo automobilistico, sebbene non fosse l'obiettivo dei protagonisti. Per loro si trattava di realizzare un 'road show' nel vero senso della parola, andando a sondare la clientela là dove si trovava sulle rive del Mediterraneo. E non dovettero viaggiare molto perché già a Melun, a soli 46 km da Parigi, un industriale locale firmò il primo ordine.

Il 'giro turistico' continuò lungo la Costa Azzurra attardandosi nei club di golf dove si poteva incontrare una potenziale clientela ritenuta particolarmente ricca. Ad ogni presentazione del veicolo i golfisti interessati ricevevano un dépliant pubblicitario dell'automobile, una vera e propria prima mondiale (v. in alto a ds).

Questo viaggio fu un successo sia per l'impresa in sé stessa sia per Hippolyte Panhard personalmente:

» alle 36 vendite registrate nel sud, si aggiunsero i 200 motori **Daimler**, costruiti con licenza per diversi utilizzatori tra i quali **Peugeot** faceva la 'parte del leone'!



Il portafoglio ordini dell'officina **Panhard & Levassor** era stato riempito per dodici mesi;

» quanto a Hippolyte in persona la sua impresa ebbe ragione sulle seccature della burocrazia francese, visto che al suo ritorno a Parigi le autorità acconsentirono finalmente a consegnargli la patente di guida. Nessuno, prima e dopo di lui beneficerà di un così lungo tirocinio cui è stato chiamato fino al 1922, vista la complessità tecnica della guida, di un 'certificato di capacità'. Dobbiamo ricordarci che la Francia era abituata ad un formalismo pignolo di fronte agli automobilisti a partire dalle multe ad Amédée Bollée (v. pag.100). Del resto la tolleranza era quasi zero fin dall'inizio, visto che, come è indicato sul prezioso cartiglio della mobilità stradale, due contravvenzioni bastavano per perdere la patente! Indubbiamente la patente a punti non ha inventato niente.



COME PASSARE DALLE IMPRESE SPORTIVE INDIVIDUALI ALLA COMPETIZIONE?

Prima di imparare a correre si deve prima imparare a camminare! Finché partecipare era la prima sfida e arrivare l'ultima impresa, la velocità non era primordiale. Il barone de Coubertin - con il suo slogan *'l'importante è partecipare'* - pretendeva pressapoco la stessa cosa preparando il suo grande progetto olimpico del 1896 ad Atene. Fino al 1894 la competizione considerava maggiormente l'evento del quale si sarebbe parlato sui giornali, i soli media dell'epoca. Affrontare un 'challenger' non era un'esigenza, dal momento che domare la propria macchina come si doma un cavallo selvaggio era già di per sé uno sport e non saranno gli amatori dei rodei che potranno contraddire.

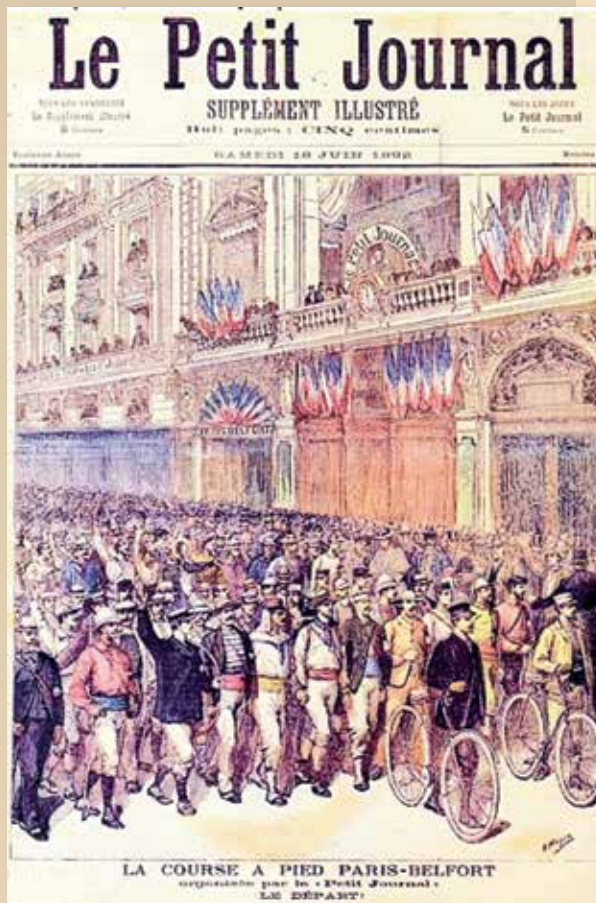
Per passare dalle imprese sportive alla competizione, non importava quale fosse il numero dei partecipanti, occorreva ci fossero gli ingredienti di base:

- › offrire uno *spettacolo* originale, cioè inedito;
- › davanti ad un *pubblico* ricettivo all'innovazione;
- › in un Paese tollerante sul piano *legale*;
- › grazie ad un'*organizzazione* competente, sostenuta da sponsor con motivazione commerciale oppure industriale;
- › a condizione di trovare tra i borghesi e gli aristocratici almeno un *partecipante* eccentrico pronto a raccogliere la sfida sul tema 'l'uomo contro la sua macchina'.

La Francia offriva tutte queste condizioni:

- › *spettacolo*: ovunque appariva l'automobile, questa produceva un 'ronzio' fumoso e rumoroso;
- › *legalità*: i primi organizzatori ebbero la bella idea di coinvolgere molto presto le autorità ufficiali;
- › *ricettività*: alla fine del XIX° secolo il pubblico era avido di nuovi invenzioni;
- › *partecipanti*: c'erano più vetture in Francia che nel resto d'Europa;
- › *organizzazione*: i giornali già beneficiavano di una solida esperienza nelle corse 'de ville à ville' (da città a città) e le loro motivazioni erano senza equivoci: aumentare la tiratura.

Tuttavia, sul piano storico, rimane un paradosso giornalistico: se gli inizi della competizione automobilistica furono su iniziativa della stampa, organo concepito per ben informare, i racconti non si sottraevano



Con più di un milione di copie **Le Petit Journal** non era più un 'piccolo' (petit) giornale. Inoltre era diventato maestro nelle corse 'da città a città' con biciclette e anche a piedi: perché non provare anche con le vetture senza cavalli?

a qualche imprecisione. Lo sfruttamento 'romanzato' dell'avvenimento abbinato ad un deficit di conoscenza tecnica quando si tratta di commentare l'innovazione, non fanno che rinforzare il lato leggendario, quello che circonda tutte le nuove avventure umane.

Detto questo, la soggettività regnava non solamente in Francia e la società europea si frammentava in opinioni sempre critiche da un certo tipo di gente:

- › gli eterni detrattori dell'automobile, minati da tanti pregiudizi;
- › i gelosi, visti i suoi prezzi inaccessibili;
- › gli eterni scettici del progresso;
- › i manipolati dalle lobby degli interessi (esempio inglese di allora: la lobby delle ferrovie, v.pag.12).

Per convincere questo piccolo mondo, l'impresa individuale non servirà più. Solo una vera competizione sarebbe riuscita, se non a stimolare le vendite automobilistiche, almeno a propagarne il *sogno*.



INSERTO



LA COMPETIZIONE SENZA CONCORRENTI

Le prime competizioni somigliavano ad una prova ('trial' in inglese) per 'happy few' (pochi fortunati).

- Nel 1884, una **De Dion-Bouton & Trépardoux** a vapore 'avrebbe' vinto una corsa organizzata dalla pubblicazione 'Vélo-Sport'. Dalle poche tracce scritte di questo avvenimento si ignora quali fossero gli altri concorrenti: nella supposizione che si trattasse di semplici biciclette come spesso accadeva, non era sicuro che il quadriciclo motorizzato potesse vincere!

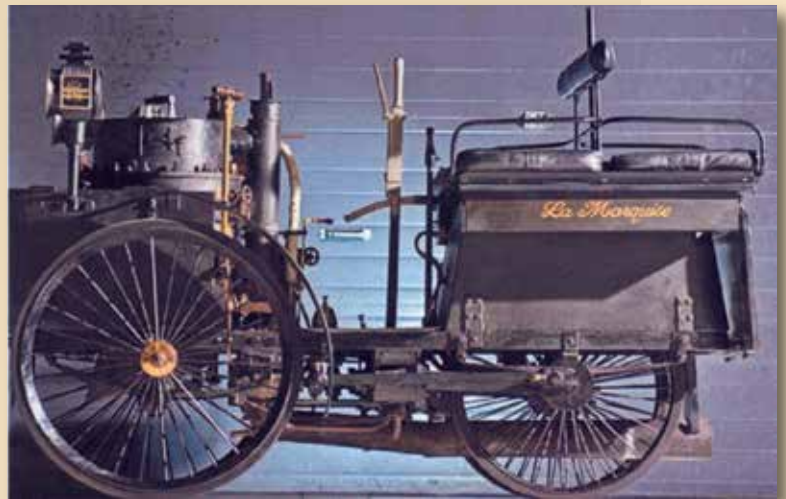
Comunque, non importa la corsa, quello che ci interessa è il quadriciclo **De Dion-Bouton & Trépardoux**:

- » Il primo veicolo a vapore veramente operativo nella quotidianità perché molto più leggero rispetto a quello che era stato fatto prima come gli imponenti **Bollée**;
- » inoltre la sua struttura (foto in basso a sn) era originale con grandi ruote sulla trazione anteriore e con le ruote posteriori di direzione, come verrà fatto ¾ di secolo più tardi per i transpallet nei quali tutto il peso grava sulla parte anteriore.
- » questa 'trazione anteriore' era azionata da una cinghia che partiva dai pistoni della caldaia a vapore;

» una simile disposizione offriva il vantaggio di una maggiore maneggevolezza, perché non solo le ruote direzionali erano fortemente alleggerite, ma la posizione frontale della caldaia permetteva al 'guidatore-meccanico' di cavarsela da solo, senza che un secondo 'autista' dovesse girare le spalle alla strada per alimentarla.

- Pont de Neuilly-Grille du Bois de Boulogne (Parigi): molto meglio documentata della prova precedente Paul Faussier, direttore della rivista 'Vélocipède Illustré', ebbe l'idea di organizzare il 20 aprile 1887 una corsa che fu vinta dal suo unico concorrente, Georges Bouton sul nuovo quadriciclo a vapore **De Dion-Bouton & Trépardoux** alla più che onorabile media di 25,8 km orari.

- Neuilly-Versailles (andata/ritorno): la mancanza di concorrenti non scoraggiò Paul Faussier, che fece un doppio colpo un anno più tardi: raddoppiò sia la lunghezza del percorso che il numero dei partecipanti. È sempre Georges Bouton che vinse su un triciclo **De Dion-Bouton & Trépardoux** davanti al suo rivale nonché titolare, il conte de Dion, che per l'occasione guidò una **Serpollet** della concorrenza. La storia non dice se Albert de Dion lasciò vincere il suo socio per eleganza o per interesse.



Albert de Dion (il grande) e Georges Bouton (il piccolo) collaudano nel 1882 il loro quadriciclo a direzione posteriore. Nel 1884 de Dion costruì un quadriciclo (foto a ds) di concezione similare per sua madre, dalla quale il nome «La Marquise» (la Marchesa). Questa leggera automobile a vapore, probabilmente la più antica al mondo ancora in funzione, fu aggiudicata all'asta nel 2011 negli Stati Uniti per 4,6 milioni di dollari.



In meno di cinque anni, le **De Dion-Bouton & Trépardoux** a vapore erano progredite in prestazioni e maneggevolezza soprattutto grazie alla loro leggerezza, al punto da scoraggiare la concorrenza in occasione delle competizioni sportive e di ritrovarsi tutte sole (foto del conte De Dion sul suo nuovo triciclo del 1887).

» Nel 1891, sempre tra Neuilly e Versailles nei dintorni del circuito ippico di Longchamps, si disputò una nuova corsa 'monomarca' di 20 km tra tre quadricicli **De Dion-Bouton & Trépardoux**.

Quest'ultima corsa organizzata da Faussier, fu vinta da Mérelle, meccanico e socio del conte de Dion, alla media di 29,2 km orari. Questi approfittò di uno scontro con il suo titolare per correre verso la vittoria: tra colleghi non si fanno regali!

» L'ultima corsa dell'anno ebbe luogo nei dintorni del Lago di Daumesnil a Vincennes. Siccome era la sola alla partenza la **De Dion-Bouton & Trépardoux** guidata da un certo Lacaux, non aveva automaticamente la vittoria in pugno: una spettatrice che passeggiava nel mezzo della carreggiata si lamentò in maniera teatrale di aver evitato il bolide, per non essere investita. Questo vociferare fu così convincente che la polizia, che non aspettava altro, mise fine prematuramente alla prova.

Che cosa ricordare di queste competizioni senza concorrenti ?

"...La storia delle corse automobilistiche, come del resto la storia del mondo, è una storia molto antica, una specie di Antico Testamento. Gli uomini che vi hanno preso parte anche se non avevano la barba dei profeti, avevano comunque l'animo infiammato: le vetture che si sono evolute in questo mondo non erano molto lontane dall'asino di Balaam, sulla strada per il paese dei Moabiti..."

È così che Baudry de Saunier, autore scientifico riconosciuto, descrisse 'in tutta semplicità' le prime corse automobilistiche.

- » Del resto, per quanto concerne la preistoria dell'automobile, le analogie con l'Antico Testamento sono molteplici: numerosi fatti sfuggono alla critica storica e le fonti sono talvolta contraddittorie, ma non importa, infatti dove regna l'incertezza talvolta nasce la leggenda.
- » Dopo aver verificato e confermato ogni fatto storico, resta rischioso catalogare una corsa come la prima della storia, perché si finisce sempre per trovarne una più antica!
- » Senza minimizzare i meriti dei suoi protagonisti, quello che definisce le 'Competizioni senza concorrenti' è l'affrontarsi sulle corte distanze con un manipolo di veicoli a vapore. Nel caso di un duello il successo era garantito.
- » Denigrare il carattere di 'corsa' quando si tratta di una corsa 'solitaria' è ignorare al tempo stesso la relatività contemporanea e mostrare un totale disprezzo verso le fatiche meccaniche e umane. Nessuno ha mai contestato il fatto che scalare in solitario la parete nord dell'Eiger si possa definire una 'corsa'.



Prima di parlare delle competizioni più rappresentative dal 1894, presentiamo qualche attore di questo microcosmo sportivo automobilistico.



WHO'S WHO NEL 1894?



- Lo sfavillante *Jules-Albert de Dion* merita un posto d'onore nella storia dell'automobile. Ricco aristocratico di origine belga, era la personificazione stessa della 'Belle Epoque' e tutto poteva lasciar credere che il suo interesse per l'automobile si limitasse a quello di un 'dandy' (v. illustrazione della rivista 'Automobile'

in alto a sn.). Oppure, contrariamente alle apparenze, il suo carattere volitivo gli permetteva di vivere appieno quattro passioni tanto avventurose quanto rischiose: il gioco, le donne (v. la piccante pubblicità in alto a ds), la politica e questo nuovo futile divertimento chiamato 'automobile'. I suoi genitori, preoccupati all'idea di veder dilapidare la fortuna di famiglia, lo vollero mettere sotto tutela legale, temendo più i suoi impegni industriali che le sue

passioni sentimentali. Tutto questo senza tener conto delle sue qualità imprenditoriali: creativo (concepì mappe e guide stradali prima di **Michelin**), visionario (abbandonò il vapore per la benzina) ed eccellente organizzatore (si circondò dei migliori partner). Dal lato politico era volutamente provocatore: durante una corsa all'ippodromo d'Auteuil colpì con il suo bastone il Presidente

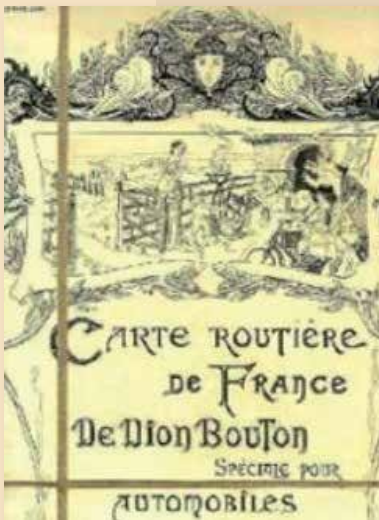
della Repubblica Emile Loubet, un massone di sinistra, tutto ciò che il conte aborrisce. Questo gesto ostentativo e pieno di brio in un luogo-culto di 'Tutta Parigi' fu premiato con un (breve) soggiorno in prigione....

* scandalo politico che divide la Francia all'inizio del XX° secolo. Un ufficiale francese, in quanto ebreo e impopolare, fu ingiustamente degradato per 'alto tradimento'.

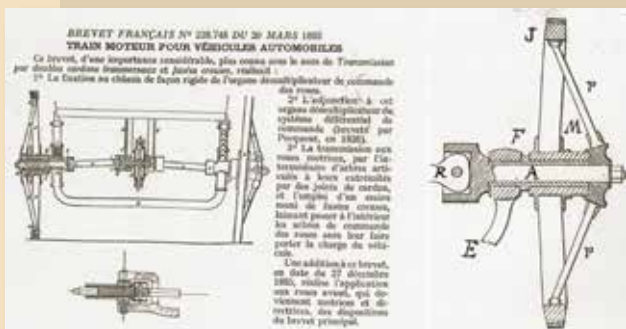
In qualità di deputato, de Dion prese posizione contro Dreyfus* attaccando con asprezza tutti coloro che lo difendevano, tra i quali il suo vecchio complice Pierre Giffard, che in qualità di co-direttore del quotidiano sportivo 'le Vélo', non esitava a pubblicare filippiche contro il conte Albert. Il giornalista aveva agito senza pensare alle conseguenze economiche e sportive che tutto ciò avrebbe comportato:

- » de Dion iniziò ad annullare tutte le pubblicità **De Dion-Bouton** sul quotidiano, cosa che affrettò la caduta del giornale nel 1904;
- » con l'aiuto di altri industriali come André Michelin, de Dion creò un giornale concorrente "l'Auto-Vélo", chiamato successivamente "l'Auto" e poi "l'Equipe";
- » nel 1903 questo nuovo giornale 'l'Auto' si interessò del mondo ciclista, sulle aiuole di Pierre Giffard, organizzando una delle più grandi realizzazioni sportive del pianeta, il Tour de France (v. l'annuncio a 6 colonne per il Tour del 1903).

Da un banale incidente politico, trasformato in un regolamento di conti redazionale, l'automobile, che doveva tanto al ciclismo, contraccambiava il servizio reso, mettendo in piedi l'avvenimento sportivo più glorioso nel mondo del ciclismo e che fu poi imitato da numerosi Paesi...



- **Georges Bouton** non smise di far progredire la qualità delle automobili **De Dion-Bouton**. Figlio di artista, era diventato un autodidatta della meccanica di precisione fabbricando giocattoli scientifici con suo cognato,...
- ... l'ingegnere **Charles Trépardoux**. Questo specialista del motore a vapore concepì tutte le vetture a vapore **De Dion-Bouton** fino al 1893 data della loro separazione. Grazie al suo spirito inventivo ispirò numerosi brevetti tra i quali il famoso 'Pont De Dion', prima di lasciare la società che aveva abbandonato il vapore per il motore a benzina.



- **Léon Serpollet** fu l'altro specialista francese del vapore: è a lui che dobbiamo la caldaia tubolare a vaporizzazione istantanea. Questo brillante precursore era anche il detentore della prima 'patente di guida' rilasciata a Parigi:
 - » fu così che prima di vendere una vettura al Principe di Galles, futuro re Edoardo VII, gli fece una lezione di guida;
 - » l'altro allievo e cliente, meno prestigioso ma più utile alla quotidianità di un re, era Mr. Eugène Poubelle, prefetto del dipartimento della Senna (Parigi) il cui nome entrò nel dizionario francese dopo che ebbe imposto nel 1883 l'uso dei ben conosciuti recipienti per le immondizie;
 - » incuriosito da un bambino che aveva l'abitudine di andare ad osservarlo nella sua officina, lo rese felice offrendogli un battesimo automobilistico... questo ragazzo era Louis Renault.



La caldaia **Serpollet** iniettava l'acqua attraverso un tubo appiattito e a spirale molto sottile (0,3 mm), che provocava una vaporizzazione istantanea. Questo ingegnoso sistema, compatto e senza rischi di esplosione, non lasciava alcun residuo d'acqua.

Léon Serpollet si pavoneggia sulla Promenade des Anglais a Nizza, dove ha appena battuto il record di velocità nel 1902, con questo bolide soprannominato 'Uovo di Pasqua'.



» è con **Serpollet** che **Armand Peugeot** iniziò un'effimera collaborazione automobilistica, dopo che il 'vaporista' continuò con successo solo la produzione di veicoli a vapore, visto che fu il primo a superare i 120 km orari (v. pag.15).

- Per **Armand Peugeot**, discendente di un'antica dinastia di industriali (tessili, metalli...), l'automobile era il prolungamento naturale del velocipede. La sua conversione dal vapore alla benzina è dovuta alla forza di persuasione....
- ... di **Emile Levassor** e di una donna, la sua sposa, **Louise Sarazin**, pioniera dell'industria automobilistica (v. Capitolo V° 'Le donne e l'automobile').
- **René Panhard** fu dapprima socio di Perin (macchine per la lavorazione del legno con sega a nastro **Peugeot**) e successivamente costruì motori **Deutz**, poi **Daimler** con **Emile Levassor**, suo compagno di classe a l'Ecole Centrale. La famiglia Panhard era nata da una stirpe di fabbricanti e noleggiatori di carrozze trainate da cavalli alla clientela parigina 'alla moda': tra questi clienti si annoverava anche il scrittore Honoré de Balzac. Dal 1890 in concorrenza con il suo nuovo cliente **Peugeot**, si mise a costruire automobili.

- In Auvergne, lontano da Parigi, **Edouard** e **André Michelin** inventarono per le biciclette prima e per le automobili poi il pneumatico rimovibile: cosa che permise di 'viaggiare in aria', alleggerire il telaio, assicurando al tempo stesso che il montaggio del pneumatico divenisse un gioco da bambini.





LA COMPETIZIONE SENZA LA 'CORSA'

Pierre Giffard e **Le Petit Journal**, di cui era redattore, avevano esperienza nella corsa ciclista 'Parigi-Brest-Parigi' nel 1891 (v.pag.37). Per l'automobile un percorso da città a città più corto, sarebbe stato più adatto e si prese come modello la Parigi-Rouen, una corsa ciclista molto antica, creata nel 1869 da 'Le Vélocipède Illustré' diretto all'epoca da Richard Lesclide, ultimo segretario particolare del grande Victor Hugo.



Quanto al regolamento, questo era costituito da 46 pagine, visto che i giornalisti hanno sempre amato redigere pagine che non si leggeranno mai. In particolare esponevano dettagliatamente, perché e come la Parigi-Rouen sarebbe stato un 'concorso' e non una 'corsa di velocità', epiteto che Giffard evitava con cura:

'In questo concorso di vetture senza cavalli a propulsione meccanica, sarà dichiarato vincitore il concorrente che risponderà il più possibile all'ideale automobilistico, definito da tre criteri, cioè facile da guidare, economico e senza pericoli'.

1894 PARIGI-ROUEN: ANNO DELLA 'GESTAZIONE' DELLA COMPETIZIONE AUTOMOBILISTICA

Questo regolamento pignolo aveva il merito di essere chiaro ed ognuno poteva procurarselo per 20 centesimi. Se l'operaio, che guadagnava 30 centesimi l'ora, poteva regalarsene una copia, le sue folli spese si fermavano qui, perché all'iscrizione non rimborsabile di 10 franchi si sarebbero dovuti aggiungere 6000 franchi per l'acquisto della più modesta delle **Peugeot**.

Questa minima soglia economica, non scoraggiò però 102 concorrenti che si garantirono il diritto di iscrizione. Per gli organizzatori questo numero rappresentò un successo, ma un successo sospetto, visto che costituiva almeno 1/3 delle auto che circolavano a Parigi.

Gestire un centinaio di automobili nel 1894, presupponeva delle selezioni preliminari:

- » una selezione automatica fu operata tra i candidati 'falsi' la cui unica ambizione era quella di approfittarsi del giornale per far parlare delle loro 'strane macchine' dalle tecnologie improbabili come l'aria o il gas compresso, l'idraulica, il movimento pendolare, la pesantezza, le leve multiple, pedali e altri bilancieri o utopie meccaniche.
- » una prova selettiva con un gruppo di quattro vetture su 50 Km intorno a Parigi, per la quale Pierre Giffard impose un massimo di 4 ore, cioè il 'minimo olimpico' di 12,5 Km orari.

Simultaneamente Pierre Giffard organizzò un'esposizione 'a cielo aperto'. Prima del calcio d'inizio della Parigi-Rouen, lo spettacolo era garantito e le signore dell'alta società, con gli occhi bramosi, il cuore trepidante e l'ombrello in mano, andavano in visibilo davanti ad alcuni concorrenti dal 'look' da stregoni, mascherati da palombari stradali.



Le Petit Journal, il principale quotidiano francese, creò un evento organizzando per le strade intorno a Parigi il preludio di una competizione automobilistica, annunciata come un 'concorso' per prudenza amministrativa.



Vincitore 'morale' della Parigi-Rouen, la **De Dion-Bouton** n°4 era un trattore a vapore con carrozzina ippica del tipo 'Victoria', troppo lontana dall'ideale automobilistico. (design Raphael Cruyt)

Dopo la prova rimanevano 21 concorrenti. Da notare tra gli eliminati un VIP, Armand Peugeot e la sua n°29: forse avrebbe preferito acclamare da bordo strada le cinque altre **Peugeot** qualificate, tanto quanto il suo rivale (e fornitore di motori) **Panhard & Levassor**?

Il 22 luglio 1894 alle 8 del mattino, tra l'euforia generale, 6 vetture a vapore e 5 a benzina si lanciarono dalla Porta Maillot.

L'organizzazione rispecchiava pienamente la tradizione francese: la prima tappa era di 50 km fino a Mantes, dove uno sbevazzante e copioso 'rifornimento' attendeva i piloti. C'è da credere che questa tappa gastronomica ebbe un effetto benefico visto che si contarono solo quattro abbandoni prima di Rouen.

L'entusiasmo del pubblico giovò al **Petit Journal** ma anche alla causa automobilistica internazionale: Gordon Bennett, futuro grande nome della competizione automobilistica e magnate della stampa, ingaggiò un giornalista personale con la missione specifica di osservare i concorrenti 'dall'interno': per lavorare al



Podio 'ufficiale' della Paris-Rouen

Arrivata 3' dopo il trattore **De Dion-Bouton**, la **Peugeot** n°65 di Lemaître fu proclamata vincitrice ufficiale davanti alla 'vis-à-vis' **Peugeot** n°28 di Doriot e la **Panhard & Levassor** n°13 di Hippolyte Panhard.

2



1



3



doveva avere non solo una buona penna, ma anche buone gambe, perché doveva seguire la corsa... in bicicletta!!!

Il trattore **De Dion-Bouton** a vapore fu il primo a raggiungere Rouen alla media di 19 km orari, ma la classifica 'ufficiale' attribui la palma 'ex-aequo' alle 6 **Peugeot** e **Panhard & Levassor** a benzina, arrivate dietro di lui.

La **De Dion-Bouton** doveva consolarsi con il secondo posto, premio unicamente ottenuto grazie alle sue qualità nelle salite.

Questo declassamento non fu all'unanimità, tanto che la polemica tra Giffard e il conte non si placcherà mai più (v.pag.106).

L'albo d'oro rispondeva realmente all'interpretazione dei criteri del regolamento?

- mancava al trattore la *facilità di guida*, perché bisognava essere in due ai comandi, cioè il conte al timone e il faticoso lavoro di caldaista al suo accolito;
- la 'vettura senza cavalli', secondo i giudici, doveva essere un concetto innovativo e non accontentarsi di rimpiazzare il cavallo con un trattore separato dall'abitacolo;
- al contrario, disse il conte «è grazie a questa separazione che la comodità del semi-rimorchio da due tonnellate è stata garantita, visto che ha protetto l'abitacolo da vibrazioni sgradevoli del motore».

La contestazione su ognuno di questi criteri proseguì fino a tarda notte con la forma e l'eleganza che le si confaceva. I brindisi argomentati e magniloquenti furono salutati da molti tappi di champagne...



Che cosa ricordare della Parigi-Rouen del 1894?

- Se siamo d'accordo di ignorare la velocità, dobbiamo riconoscere che i 3 criteri (v.pag.108) dell'ideale automobilistico, così come definiti nel 1894, sono rimasti più attuali che mai:
 - › il criterio *'senza pericolo'* oggi si chiama *'sicurezza passiva'* ed è il fondamento del *'crash test'* e di una legislazione sempre più vincolante non solo per i produttori...
 - › il criterio *'facile da guidare'* si è materializzato nelle numerose apparecchiature elettroniche per la guida, il tutto facilitato dalla comodità dei sedili che spesso non si trovano nemmeno nel salotto di casa;
 - › il criterio *'economico'* è più attuale che mai, tanto più che la democratizzazione dell'automobile l'ha fatta diventare un bene di prima necessità. Il rincaro ineluttabile degli idrocarburi stimola una valanga di risposte tecniche come la Cx, il *'downsizing'*, l'ibridazione, la gestione elettronica dell'alimentazione, la mondializzazione della produzione, la standardizzazione combinata alla diversificazione dei modelli, grazie alla modularità dei pianali...
- Anche gettando un velo sopra il concetto di velocità, gli organizzatori della Parigi-Rouen non hanno potuto evitare che questo avvenimento venga considerato come una delle prime corse:
 - › perché ha svegliato la natura più profonda dell'uomo, appassionato di velocità;
 - › del resto la memoria collettiva ha solo ricordato l'arrivo vittorioso della **De Dion-Bouton**;
 - › perché ha ispirato tutte le corse successive, in cui conta solo la velocità;
 - › l'immediato successo popolare fu la prova dell'esistenza istintiva di un *sogno automobilistico* universale, tanto più che questo *sogno* è rimasto per lungo tempo e per tantissimi *sognatori* materialmente inaccessibile.



Nessun bisogno di balle di fieno per proteggere il pubblico, né di caschi integrali per rimpiazzare le bombette. Su questo documento preso a Mantes-la-Ville, il vagoncino **Panhard & Levassor** n°64 di Mayade (arrivato settimo) precede la **Peugeot** n°30 di Michaud (arrivato nono). Notiamo che tutte le carrette si sono accostate dallo stesso lato: per permettere ai bolidi di tagliare la curva?

La Parigi-Rouen del 1894: Marketing o Laboratorio ?

La Parigi-Rouen ebbe sul piano del **Marketing** una grande eco di cui beneficiarono sia il **Le Petit Journal** che l'automobile e l'interesse dei costruttori varcò le frontiere...

- › anche Michele Lanza, che aveva acquistato di seconda mano una delle 64 **Peugeot** tipo III prodotte dal 1891, era presente prima di ritornare a Torino per costruire i suoi prototipi;
- › o Gottlieb Daimler, accompagnato da suo figlio Paul, venne ad assistere al trionfo dei suoi motori sulle numerose auto partecipanti **Peugeot** e **Panhard & Levassor**;
- › nei mesi che seguirono nacquero altri costruttori di automobili;
- › arrivato 14mo a 2 ½ ore dietro de Dion, Emile Roger fu il primo concessionario nazionale della storia: vendeva le **Benz** sotto il nome **Roger**, volendo evitare ai francesi una consonanza germanica che risvegliava i vecchi ricordi della loro sconfitta contro i Prussiani nel 1870;



- › André Michelin aveva preso posto sull'omnibus n°19 **Leblant** a vapore (sistema **Serpollet**). Nonostante un abbandono, questo veicolo ottenne il 3° premio grazie al suo abitacolo a 9 posti. Non appena ne ebbe occasione, André Michelin si lanciò sul primo telefono disponibile per suggerire a suo fratello Edouard di trasferire, senza ulteriori indugi all'automobile, l'idea dei pneumatici smontabili già sperimentata sulle biciclette (v.pag.37). L'anno 1894 segnò così anche la nascita di Bibendum.

Per ammissione scientifica, la Parigi-Rouen significò nelle prove sportive il 'canto del cigno' del motore a vapore. Contemporaneamente, la corsa servì da **Laboratorio** sia per l'affidabilità dei motori a benzina, sia per le 'prime' tecniche che la storia spesso ha dimenticato di evocare:

- › la prestazione della **De Dion-Bouton** è l'albero che nasconde la foresta, poiché questo veicolo fu il solo 'a vapore' a tagliare il traguardo con il minimo imposto di 12 km orari, di fronte ai 13 'a petrolio'.
- › la n°4 **De Dion-Bouton** aveva una trasmissione attrezzata con il famoso 'pont De Dion';



- › l'eccellente n°24 **Panhard & Levassor** sulla quale Alfred Vacheron aveva sostituito il timone con un volante (foto a sn), una vera e propria novità, dieci anni prima della sua generalizzazione su tutte le automobili;
- › il triciclo n°61 di Roger **de Montais** (foto a ds) fu giudicato a torto come la sola vettura a petrolio che abbandonò la corsa. In realtà il petrolio serviva solo ad alimentare una caldaia a vapore, quando tutte le altre 'a vapore' bruciavano carbone per motivi di sicurezza.



La Parigi-Rouen fu al tempo stesso un **Laboratorio** per futuri organizzatori:

- › l'esperienza ciclistica fu adattata alla competizione automobilistica;
- › le corse di 'città a città' servirono da modello tanto in Francia quanto altrove nel mondo;
- › James Gordon Bennett vi si ispirò creando la sua famosa Coppa del 1903;
- › infine superando la sua delusione, il conte de Dion annunciò la sera stessa l'organizzazione di una 'vera corsa' che sarebbe diventata la Parigi-Bordeaux-Parigi. Egli motivò il suo proposito attraverso un dichiarazione premonitrice sia sul piano del **Marketing** che su quello del **Laboratorio**:

"...la corsa da sola ci farà conoscere il pubblico.

La corsa da sola ci farà conoscere quello che ignoriamo delle nostre macchine..."



1895, PARIGI-BORDEAUX-PARIGI ANNO DI 'NASCITA' DELLA COMPETIZIONE AUTOMOBILISTICA

Dopo essere stato disilluso dalla Parigi-Rouen, il conte de Dion raccolse in qualche mese 70.850 fr. una somma astronomica per l'organizzazione di una vera corsa automobilistica... nacque così la

Parigi-Bordeaux-Parigi.

La nuovissima rivista 'La Locomotion Automobile' promosse e qualificò i donatori 'amatori intelligenti ed amici del progresso'.

Per assicurarsi il successo, de Dion fu attento a rispettare le quattro condizioni per una buona riuscita (v.pag.103):

- uno *Spettacolo itinerante* su 1200 km, dieci volte più lungo della Parigi-Rouen, preceduto per i parigini da un'esposizione automobilistica agli Champs de Mars (v. manifesto).

- *Competenza*: la scelta del percorso si avvale dell'esperienza di una corsa ciclistica nata nel 1891. Quanto al comitato organizzatore, questi riuni intorno ad Albert de Dion

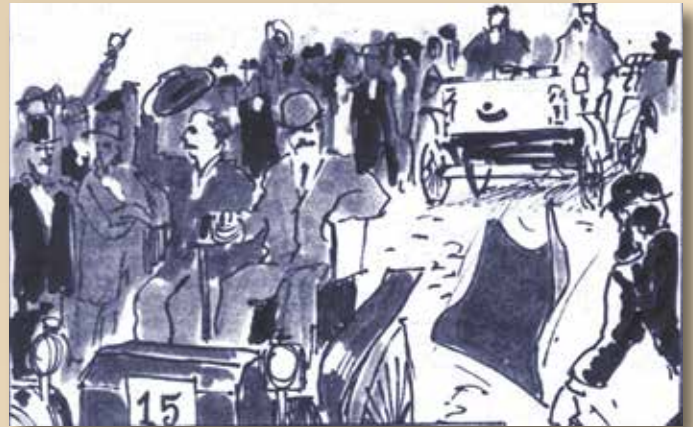
le più svariate competenze: politici, ingegneri di 'Ponts et Chaussées' (istituzione francese prestigiosa degli ingegneri), giornalisti, scienziati e sottoscrittori tra i quali Armand Peugeot, René Panhard, Léon Serpollet, de Zuylen (futuro presidente dell'ACF), Gordon-Bennett e Vanderbilt. Soltanto Giffard, dapprima presente, si defilò rapidamente.

- *Legalità*: la collaborazione attiva dei prefetti di dipartimento e del Ministero delle Comunicazioni, che ordinò che le poste e telegrafi (PTT) delle città attraversate restassero aperti per il lavoro degli organizzatori, cronometristi e giornalisti arrivati dal mondo intero;

- *Paesi ricettivi*: la corsa automobilistica aveva suscitato curiosità ed entusiasmo anche dove la si aspettava di meno: la società di protezione degli animali, preoccupata per il maltrattamento dei

cavalli da tiro (v.pag.31), aveva manifestato il proprio interesse per questo nuovo modo di locomozione con una sottoscrizione di 1000 franchi d'oro.

Ma l'interesse del pubblico non era animato solo da sentimenti zoofili. Ciò che animava i dibattiti nei caffè alla moda e sui giornali, avidi di argomenti controversi, era la rivalità tra il vapore, la benzina e l'elettricità. Rari erano coloro che credevano alla supremazia del motore a benzina, come la classifica generale della Parigi-Rouen lo faceva indovinare. Non appena i rivali (benzina, vapore, elettricità) si sarebbero sfidati su una distanza più lunga, il dubbio non ci sarebbe stato più ed è quello che proponeva il tracciato della Parigi-Bordeaux-Parigi.



È dunque attraverso una fitta folla che i concorrenti si aprirono la strada verso il punto di ritrovo intorno all'Arco di Trionfo. Le due marche dominanti della Parigi-Rouen, si controllavano da vicino: la nuova 'dog-cart' **De Dion-Bouton** a vapore n°3 del conte Chasseloup-Laubat pedinava già la **Peugeot** n°15 di Jules Rigoulot.

Dietro di loro, altre concorrenti come le due **Serpollet** n°20 e 21 a vapore.



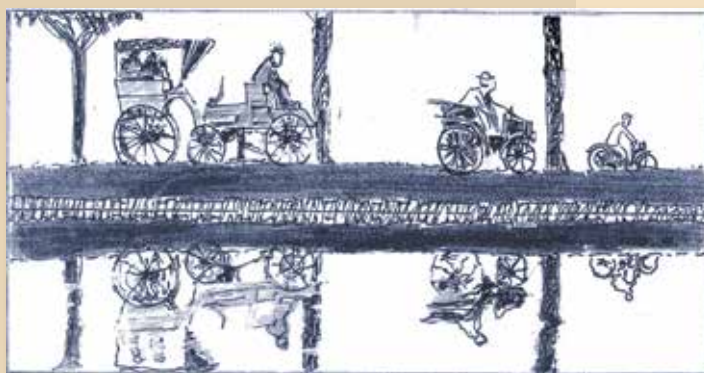


De Dion non era il solo a volersi prendere la rivincita. Questo fu anche il caso di **Jeantaud** e la sua n°25 elettrica, alla quale si rimproverava un'evidente mancanza di autonomia. Per difendersi da questa critica il costruttore volle inaugurare un nuovo servizio: fu così che tra Parigi e Bordeaux aveva previsto con la ditta **Fulmen**, 15 depositi di batterie, ognuna delle quali, di 38 elementi, pesava 850 kg e produceva 70 amperes per 70 volts. Costruita

in appena tre mesi, la **Jeantaud** fu collaudata direttamente sul tragitto effettuato per raggiungere la gara. Durante questo breve percorso, la n°25 aveva urtato il marciapiede per evitare un pedone. Al raduno all'Etoile, il suo arrivo non passò inosservato: volendo insistere sul vantaggio del 'tutto elettrico' la **Jeantaud** era equipaggiata con un impressionante faro frontale dal 'look' ciclopico (disegno in alto): con una simile illuminazione gli altri concorrenti sarebbero stati seminati non appena sprofondati nell'oscurità della notte.

L'altra attrazione intorno all'Arco di Trionfo era assicurata da due antenati: il veterano della prova Amédée Bollée (51) si era allineato con il suo autobus che, costruito nel 1880, aveva mantenuto il suo nome originario 'la **Nouvelle**', appellativo particolarmente anacronico nel 1895 (disegno in basso e foto alla pag. 19).

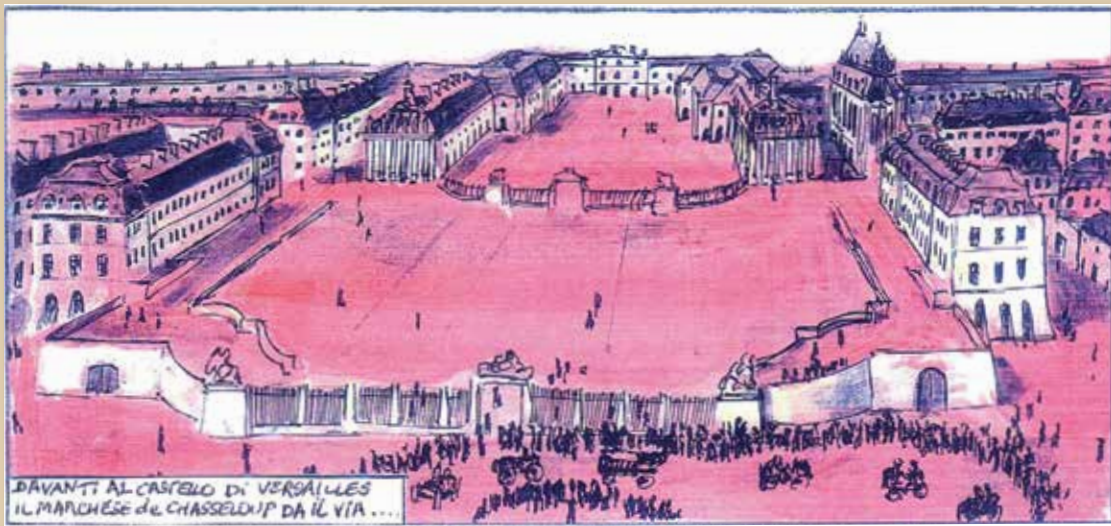
In mezzo alla folla di ammiratori, si riconosceva Gottlieb Daimler, arrivato con l'ambizione di assistere alla conferma dell'affidabilità e dell'autonomia dei suoi motori, qualità alquanto importanti agli esordi dell'automobile. I motori **Daimler** beneficiavano di un'autonomia di 200 km per il rifornimento di benzina e di 100 km per l'aggiunta d'acqua, cosa che rappresentava il doppio della distanza in rapporto ai mezzi 'a vapore' e ancora di più per quelli 'elettrici'. Sotto l'influenza del conte de Dion, i regolamenti erano stati semplificati dopo la Parigi-Rouen: si trattava di una vera corsa senza assistenza 'esterna', cavandosela soltanto con i ricambi e gli attrezzi disponibili a bordo. La sola concessione fatta alla comodità, riguardava l'abitabilità: il primo premio sarebbe stato assegnato a un veicolo in grado di offrire almeno quattro posti che dovevano essere occupati durante tutto il percorso o sostituiti da una zavorra di 75 kg.



Il numeroso pubblico era ovunque, anche lungo gli argini della Senna, per contemplare il passaggio della vetture che si erano recate alla vera partenza davanti al Castello di Versailles. Alla velocità ridotta ed imposta di 12 km orari, i coraggiosi partecipanti formavano una carovana di meraviglie

tecniche (disegno in alto), come questa moto **Millet** con inserito, nella ruota posteriore, un motore a stella (5 cilindri), disegnato come i futuri motori d'aviazione, che precedeva la discreta bi-posto **Panhard & Levassor** n°5 e lo sventurato rimorchiatore **Lepape** n°32, che andò in avaria prima di raggiungere la modesta dimora di re Luigi XIV°.





Una ventina di automobili - tra le quali 2 elettriche e 7 a vapore - e 2 'biciclette automobilistiche' o moto - la **Millet** e una **Duncan & Suberbie 'Pétrolette'** sotto licenza **Hildebrand & Wolfmüller** - presero il via a una prestigiosa corsa in un contesto altrettanto impressionante.

(le numerose illustrazioni provengono da fumetti realizzati per la 'Parigi-Bordeaux-Parigi' e disegnati da Raphael Cruyt)

La partenza (una vettura ogni 2 minuti) si svolse davanti ad una folla entusiasta, che si ripromise di tornare ad applaudire i superstiti, 3 giorni dopo alla Porta Maillot. La previsione più ottimistica degli organizzatori era basata su una sessantina di ore, simile alla media di 19 km orari della Parigi-Rouen.



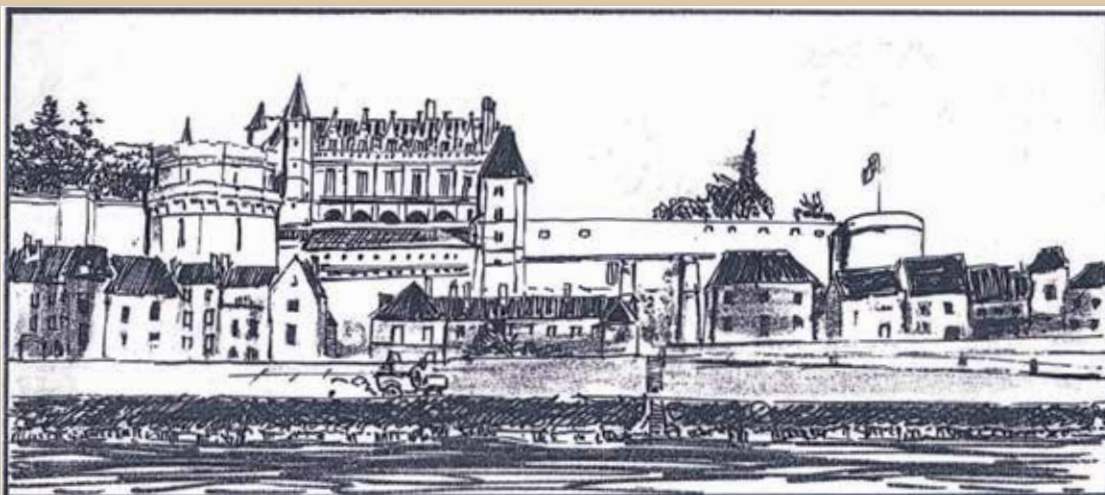
*Osservando gli sguardi disinteressati e distratti, si nota come poca gente prestava attenzione alla partenza della **Panhard & Levassor n°5**: non aveva il favore del pronostico!*

Sperando di ripetere l'impresa di Rouen, de Dion partecipava con due macchine: lo stesso 'break' a vapore n°1, alleggerito senza il rimorchio e un nuovo 'dog-cart' a vapore n°3, che partì a tutta velocità, tentando di seminare la **Roger-Benz n°13**, la **Peugeot n°8** e la **Panhard & Levassor n°5**.

Ognuno credeva alla propria fortuna, ivi compreso l'imponente **Bollée** a vapore (circa 25cv per 3,2t di peso a vuoto), che sulla salita della valle della Chevreuse distanziò alla velocità di 18 km orari le auto a benzina, retrocesse alla loro velocità inferiore ai 5 km orari (all'epoca il motore girava, senza acceleratore, a regime costante qualsiasi fosse la marcia scelta). Nelle zone pianeggianti le posizioni si riequilibravano, poiché i rifornimenti di carbone e acqua richiedevano fermate frequenti (10 litri di acqua e 2 kg di carbone al km per la **Bollée**). Questa '**la Nouvelle**' di **Bollée** era 'full optional' con toilette, cucina e bicicletta... La caldaia 'Field' aveva una duplice funzione, visto che poteva anche servire da fucina in caso di incidenti meccanici per saldare gli ingranaggi rotti senza assistenza esterna. Ciascuno dei 6 passeggeri conosceva il suo compito. Tra questi il più importante era la lettura di un inedito 'road-book' sotto forma di pergamena che si srotolava tra due mandrini, come gli scritti delle preghiere dei monaci buddisti.

Qui era riportato tutto: stazioni (per il rifornimento di carbone), passaggi a livello, cisterne, torrenti (acqua) e anche il profilo della strada per alzare la pressione della caldaia e anticipare le salite.





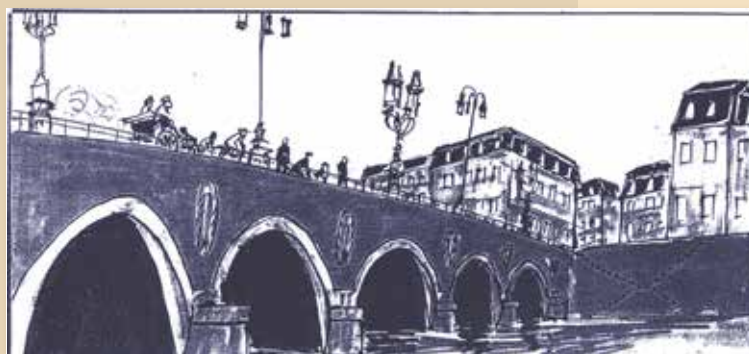
La **De Dion-Bouton** n°3 non ebbe tempo di ammirare i castelli della Loira, anche quando passò nel paese di Amboise dove Leonardo da Vinci, il cui genio avrebbe potuto inventare l'automobile, visse dal 1516 fino alla morte.

Era già dieci ore che la **De Dion-Bouton** n°3 del conte Gaston Chasseloup-Laubat tracciava la strada in testa, attraverso una regione da sogno per tutti gli aristocratici: quella dei castelli e del vino. Ahimé, la fatalità incombeva. Poco dopo il Castello di Amboise, a Vouvray, l'albero cardanico si spezzò in due... e l'equipaggio fu costretto all'abbandono. Stessa sventura, poco più tardi, al suo amico Albert de Dion sulla n°1. Quelli però non furono i primi abbandoni di rilievo, perché nei dintorni di Orléans la **Jeantaud** si era definitivamente fermata, non per un problema elettrico, ma a causa dell'asse danneggiato a Parigi... il suo potente faro non sarebbe servito a niente.

Lasciando la valle della Loira, arrivò il momento scelto da Levassor per conquistare definitivamente la testa della corsa. Alla media di 27 km orari, con 2 ore e mezzo di anticipo sull'orario previsto, arrivò a Ruffec (a 170 km da Bordeaux) dove l'equipaggio doveva essere cambiato. Ben sapendo che le tre marce della **Panhard & Levassor** n°5 permettevano di viaggiare a 9, 20 e 30 km orari, i colleghi avevano regolato le loro sveglie alle 6 del mattino. Ora erano solamente le 3,30 della notte! Non vedendo nessuno al ritrovo e non sapendo a quale albergo suonare, Emile Levassor riprese la strada.

Sette ore più tardi, esattamente alle 10,38, raggiunse la metà del percorso a Bordeaux. Ignorando gli applausi del pubblico, Levassor e il suo meccanico d'Hostingue, senza

lasciare il loro sedile, mangiarono un panino alla maniera di un 'drive-in' (McDonald non ha inventato niente!).



Mezzo giro nel centro di Bordeaux ed ecco la n°5 che attraversava il fiume, la Garonne, sul vecchio ponte di pietra, costruito da Napoleone, verso nord per un altro 600 km fino a Parigi.

Ora Levassor si trovava di fronte al proprio destino con l'immenso vantaggio di poter presto valutare con esattezza l'anticipo su ciascuno degli altri concorrenti. Bisognava ancora pazientare una mezz'ora prima di incrociare la prima delle tre **Peugeot**.

Salutando la n°16 come era abitudine fare a quel tempo in occasione di tutte le competizioni, Levassor ne approfittava per fare un piccolo calcolo mentale: il vantaggio al momento superava gli 80 km.





Con una gran voglia di vincere e il timore di perdere al minimo errore, Levassor e d'Hostingue rimanevano concentrati, per non finire nel fossato come la **Vincke-**



Delmer, decana dei marchi del Belgio, che non aveva potuto evitare la collisione con un carrettiere ubriaco. Era l'unico veicolo partecipante non prodotto in Francia, eccetto le due automobili 'Roger', delle **Benz**

mascherate e tra poco assemblate in Francia (v.pag.111).

Più avanti, quando non si aspettava più di incrociare un concorrente, Levassor scorse un gruppo di ciclisti venire verso di lui. In verità nascondevano l'ultimo concorrente, la n°46 dei fratelli Michelin, ai quali ogni ciclista giurava una riconoscenza eterna per la salvaguardia dei loro delicati posteriori grazie alla comodità data dai pneumatici gonfiabili. Mentre l'oscurità iniziava a cadere, i ciclisti avevano improvvisato, torce alla mano, una scorta per illuminare la strada davanti ai loro benefattori. Le prime automobili, fatta eccezione per la **Jeantaud** elettrica n°25 e il suo faro centrale (v.pag.113), erano ancora munite di deboli lanterne come quelle delle carrozze trainate da cavalli, che non illuminavano molto di più delle fiammelle nel vento.

Ritorniamo alla **Michelin** n°46, riparata dopo un recente incidente ad opera dei dipendenti



di Clermont-Ferrand in base ad elementi **Peugeot**: priva di differenziale e beneficiando di una direzione imprecisa, la 'lanterna rossa' poteva procedere più facilmente a zig zag che in linea retta, e da qui il suo nome **L'Eclair**.

Per di più si pensava che il piccolo motore **Daimler** da 3,5 cv potesse trasportare

1200 kg* senza passeggeri, perché per poter rispettare il regolamento a bordo era previsto tutto, attrezzi compresi, per smontare i 20 bulloni che fissavano al cerchione ogni pneumatico, i raggi, le numerose camere d'aria di riserva, di cui 22 sarebbero state utilizzate, ed i pneumatici da rimpiazzare tutti i 150 km sulle ruote posteriori sovraccariche (*il doppio della **Panhard & Levassor** n°5).

Ora, la **Panhard & Levassor** n°5 non avrebbe incontrato più nessuno prima di Parigi. Se nessun guasto sopravveniva, la difficile battaglia sarebbe continuata, ma sarebbe stata soprattutto una battaglia contro la stanchezza.

Malgrado la fatica accumulata, Levassor, alla stazione di posta di Ruffec, si era rifiutato con temerarietà di passare i comandi ai colleghi, che dopo il mancato appuntamento della vigilia avevano avuto tutto il tempo di svegliarsi.

Levassor non aveva più fiducia che in sé stesso ed era in ascolto del minimo rumore sospetto. Nell'ebbrezza del suo anticipo, si permise alcune audacie come le discese in 'ruota libera', tecnica di guida che solo lui osava.

A prezzo di qualche incidente meccanico e di assopimenti, di cui uno aveva rischiato di essere fatale con un andata-ritorno in un fossato per fortuna non troppo profondo, raggiunsero con un parafrangente leggermente sgualcito allo spuntar del sole, il castello di Chaumont (disegno a ds.)... mancavano ancora 200 km!



La freschezza dell'alba non bastava più per evitare di addormentarsi. Levassor aveva chiesto al suo meccanico di pizzicarlo regolarmente al minimo segno di sonno e di cantare a squarciagola. Al termine di questa notte senza fine, l'euforia del fine gara era il loro ultimo carburante fisiologico.

Davanti ad una folla delle grandi occasioni, fu la liberazione finale: un arrivo trionfale a Porte Maillot. Dopo 48 ore e 48 minuti la **Panhard & Levassor**, soprannominata 'pan-pan', si fermò alla media di 24,140 km / orari. Missione compiuta.

Durante la festa di chiusura, i discorsi si sarebbero concatenati e ognuno si esprime per la posterità più con magniloquenza che con pertinenza.

Toccò al ministro parlare per poi dire niente: «L'automobile a petrolio è la più grande invenzione dell'umanità dopo quella della ruota...».

Fu poi la volta di Meyan (del giornale 'Le Figaro') a prevedere il destino degli animali: «Tra qualche anno il cavallo sarà un lusso o un genere alimentare...».

Infine fu Levassor a concludere: « Signori, alzo il mio bicchiere alla salute dello sport automobilistico ma sono convinto ora più che mai che non ci saranno corse durante la notte...». Sotto i colpi della stanchezza questo dimostra che anche i più grandi campioni si possono sbagliare!

E non avevano ancora smesso di sbagliare, come stiamo per vedere:

- in primo luogo scorrendo, dopo quella della Parigi-Rouen, la classifica ufficiale della Parigi-Bordeaux-Parigi, che sacrifica la velocità per motivi di regolamento;
- del resto i giornalisti dell'epoca avrebbero criticato denunciando la classifica come una 'bizzarria del regolamento' (v.pag. 118);
- affermando che la Parigi-Bordeaux-Parigi era la prima corsa dell'automobile (v.pag. 118 in fine).



L'arrivo trionfale (e vittorioso?) della **Panhard & Levassor** n°5 a Parigi, Porte Maillot.



Che cosa ricordare della Parigi-Bordeaux-Parigi del 1895?

I francesi non amano quello che riescono a vincere ?

Mentre gli altri partecipanti sono ancora lontani, questo articolo pubblicato il giorno dell'arrivo della vettura n°5 è particolarmente eloquente. Illustra il male francese che consiste nel moltiplicare le regole per spirito di 'semplificazione' e poi a criticarne la messa in pratica. Questa fu la seconda prova consecutiva dove il vincitore fu declassato a causa dell'applicazione delle regole. Lo stesso destino spettò alla seconda classificata, la **Peugeot** biposto n°15. Si sarebbero dovute pazientemente aspettare altre 11 ore dopo l'arrivo di Levassor, la **Peugeot**



n°16 de Koechlin, il vincitore 'ufficiale' (foto a sn.). Molto tempo dopo la gara, uno dei 3 passeggeri ammise che per alleggerire l'auto, egli scendesse dal veicolo durante le salite per risalirvi in cima al pendio, cosa non conforme al regolamento! Sapendo che il 'secondo ufficiale', la **Peugeot** n°8 di Doriot, seguiva a solo un minuto, si capisce che il peso era un vero motivo che giustificava l'applicazione rigorosa del regolamento: 4 passeggeri, invece di 2, rappresentavano 200 kg di carico supplementare, che non è niente quando si sa bene che la **Panhard & Levassor** 'caretta inglese' a 2 posti e 4cv pesava a vuoto solo 604 kg.

La course des voitures automobiles
 La voiture à pétrole n° 5 de M. Levassor est arrivée cet après-midi, la première à la porte Maillot, à une heure.
 Au milieu des ovations, le vainqueur de cette dure épreuve, noir de poussière et le visage légèrement congestionné par la fatigue est descendu de son véhicule, tandis que son mécanicien se prêtait obligeamment aux sollicitations des photographes et des dessinateurs accourus de toutes parts pour prendre des vues de la machine et de ses conducteurs.
 Par une bizarrerie du règlement, M. Levassor ne peut recevoir le premier prix qui doit être forcément attribué à une voiture à quatre places.
 Le second prix seulement lui sera décerné, mais M. Levassor n'en demeure pas moins le vainqueur moral de la course.
 D'après les renseignements parvenus au contrôle de la Porte-Maillot, la seconde voiture n'est attendue qu'entre cinq et sept heures.

La storia ricorda la prestazione, non la classifica 'fittizia'?

Pochi ricordano il nome del vincitore Koechlin, famiglia vicina ai Peugeot, in compenso nessuno ha dimenticato Levassor, ingegnere, costruttore, pilota di 52 anni*, dalla resistenza fisica fenomenale. Prima della Parigi-Bordeaux-Parigi, il pilota non aveva importanza, contava solo la macchina. La prodezza di Levassor cambierà questo e c'è da chiedersi se questa prestazione di 48 ore ininterrotte di guida fu mai uguagliata in simile circostanze. Nel 1907 l'arte statuaria gli ha eretto un monumento (foto in basso) a Parigi, Porte Maillot (*l'aspettativa di vita in Francia era inferiore ai 50 anni).

Che cosa si può pensare di questo primo concetto di corsa Parigi-Bordeaux-Parigi?

Fatte le dovute riflessioni e con un certo distacco temporale, la Parigi-Bordeaux-Parigi, per essere una prima corsa, era totalmente smisurata perché più che velocità richiedeva resistenza. A semplice titolo comparativo, questa rappresentava, 32 anni prima, i $\frac{3}{4}$ del percorso della Mille Miglia, cioè 1200 km su strade campestri del tipo 'cross-country', con veicoli 20 volte meno potenti di quelli del 1927, per una durata di guida di circa il triplo! Era un maratona autentica 36 anni prima della 'Liegi-Roma-Liegi'.

Parigi-Bordeaux-Parigi era veramente la 1° corsa automobilistica ?

Un simile insieme di rischi fu benedetto dagli dei perché la corsa si svolse senza incidenti (eccetto alcuni cani e galline), grazie ad un'organizzazione perfetta... tranne un imprevisto: la corsa era originariamente prevista per metà maggio (art.9 del regolamento iniziale pubblicato nel settembre 1894) al posto dell'11 giugno 1895. Storicamente un mese è trascurabile, ma sul piano dell'antiorità per gli italiani questo conta molto perché il 18 maggio 1895, tre settimane prima Parigi-Bordeaux-Parigi, si svolse un'altra 'prima' tra Torino e Asti....





INDUSTRIAL COMPONENTS



VGV è una società che opera nel campo delle forniture industriali, attraverso la commercializzazione di fasteners (standard e speciali) e particolari vari ottenuti da lavorazione meccanica, trancitura, stampaggio a freddo e a caldo.

Con una piattaforma logistica di uffici tecnici e commerciali, un magazzino e un laboratorio qualità specializzato, VGV non si accontenta di partecipare alla competizione globale ma vuole vincere e far vincere i suoi partner.

V.G.V. S.r.l.

Via Isorella, 49/51
25012 Calvisano (BS)
Tel +39 030 9934010
Fax +39 030 9934372
info@vgvsrl.com



LA FRECCIA ROSSA

Rivista del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Esce quando necessario
n. XLVIII - Maggio 2014

Direzione Editoriale: Paolo Mazzetti

Testi: Daniele Bonetti, Dominique Cruyt
e Fulvia Loda Gelmini

Fotografie: Luigi Cocca, Renè Photo, Susanna
Serri e Pasquale Zaccone

Segreteria di Redazione: Anna Vitale

Impaginazione e Stampa:
CDS Graphica srl - Brescia

Club Mille Miglia Franco Mazzotti
c/o Automobile Club Brescia

Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia
Tel. 030 2397322 - Fax 030 2397322

Redazione: frecciarossa@clubmillemiglia1949.it

Pubblicità: pressoffice@brm-brescia.it

In copertina:

*Eros Crivellari su Ferrari 250 GT
alla Mille Miglia 1957.*



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





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.

RAINERIDESIGN.COM



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

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



beretta.com



estore.beretta.com

BERETTA
GALLERY