

LA FRECCIA ROSSA



150 ANNI DELLA
SCUDERIA BRESCIA CORSE



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



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

e



Raid dell'Etna Porsche Tribute

*Noi ci abbiamo messo il cuore, Voi la passione
Grazie a tutti coloro che hanno partecipato
ed agli sponsor che ci hanno sostenuto*

Arrivederci alla prossima edizione

27 settembre - 3 ottobre 2015

Auguri



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



La gestione dinamica del patrimonio
e le soluzioni concrete per l'impresa.



Finalmente Unity.

Private & Corporate Unity è la nostra formula
innovativa e integrata al servizio del vostro mondo.

Perché noi di UBI Banca sappiamo che il vostro patrimonio
e la vostra azienda sono parte di voi. Per questo vi aiutiamo
a curarli in modo sinergico e personalizzato, coniugando
attenzione ed efficienza attraverso un team di professionisti
specializzati e un'offerta mirata di servizi dedicati.

Per raggiungere l'obiettivo più importante:
dare valore alla persona e all'impresa.

Incontriamoci in una delle nostre Private & Corporate Unity in Italia.
www.ubiunity.it

Messaggio pubblicitario. Per le condizioni contrattuali si rinvia a quanto indicato nei Fogli Informativi e/o nella documentazione
precontrattuale disponibili presso le filiali delle Banche del Gruppo UBI Banca.

UBI Banco di Brescia

PRIVATE & CORPORATE **UNITY**

SOMMARIO n° 49 Novembre 2014

Editoriale Simboli viventi di un'epopea	3	17° Raid dell'Etna Uno straordinario connubio tra regolarità e turismo in Sicilia	34
Vita di Club I nuovi soci del Club Mille Miglia	4	Dal 1964 sinonimo di sport automobilistico 50 Anni di Scuderia Brescia Corse	36
Il Club MM in Piazza Vittoria Lo stand punto di riferimento in Piazza Vittoria	7	Gran Premio Annalisa Gnutti 16° trofeo AIDO Memorial Monica Giovanelli	50
Mille Miglia 2014 La Freccia Rossa non tradisce mai I nostri soci in gara	10 13	Rievocazione del 1° Gran Premio Brescia 1940 VI ^a Coppa Franco Mazzotti	56
La Mille Miglia tra la gente Concorso fotografico Bruno Boni Mille Miglia 2014	21	L'automobile: sostenibilità di un sogno Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione	84
Sarà la trentatreesima rievocazione Presentata la Mille Miglia 2015	25		
Arturo Mercanti La Coppa di "Frate Ignoto"	29		

I SOCI FONDATORI DEL CLUB

SIMBOLI VIVENTI DI UN'EPOPEA

Cari Amici,

molti, e noi tra questi, si chiedono quale sarà il futuro del Club della Mille Miglia il giorno in cui non sarà più condotto dai Soci Fondatori, titolo riservato esclusivamente - come prevede il regolamento sin dal 1949 - a coloro che hanno portato a termine (non basta aver partecipato) una delle edizioni della Mille Miglia, di velocità, disputata in ventiquattro edizioni dal 1927 al 1957.

Posto che ci auguriamo che ciò accada il più tardi possibile, confortati dalla vitalità e dalla verve dei nostri "meno giovani" amici, è davvero difficile fare previsioni, perché la natura del Club cambierà profondamente, passando dai protagonisti ai semplici custodi di una gloriosa epopea.

Quest'anno, alla Mille Miglia 2014, i nostri Fondatori sono stati oggetto di un tributo davvero speciale, senza riscontro nelle trentuno precedenti rievocazioni: Presidente, Vicepresidenti e Consiglieri, in rappresentanza di tutti i Soci Fondatori, sono stati invitati sul palco di partenza e d'arrivo, per sventolare prima la bandiera nazionale del via e poi quella a scacchi di fine gara, e infine sul palcoscenico del Teatro Grande per prendere parte attiva alle premiazioni. Gli organizzatori della Freccia Rossa hanno sempre dimostrato grande affetto e stima per il Club Mille Miglia, ad esempio concedendo ogni anno la "Club house" alle verifiche, in Piazza Vittoria o Piazza Loggia; tuttavia, il gesto di quest'anno è stato particolarmente significativo e apprezzato.

I nostri ringraziamenti vanno quindi a tutti gli amministratori della società - ricordiamo che Presidente e Vicepresidente di 1000 Miglia Srl, Roberto Gaburri e Valerio Marinelli sono da sempre soci del Club - e, in particolare, ad Andrea Dalledonne, promotore dell'iniziativa, e Marco Makaus, che ha squisitamente accolto i nostri eroi.

Il Club Mille Miglia è nato per custodire la memoria e i valori sportivi, storici e culturali della Mille Miglia ma - sopra ogni altra cosa - per non far mai dimenticare il patrimonio umano, quello dei protagonisti di epiche gesta. Un patrimonio che, oggi più che mai, è costituito dai "ragazzi terribili", i Soci Fondatori del Club della Mille Miglia "Franco Mazzotti". Per noi, più giovani soci ordinari, essere al loro fianco nel Club costituisce un onore e un privilegio.

cordialmente,
Paolo Mazzetti

↑ frecciarossa@clubmillemiglia1949.it



Coppellotti, Fabiano, Omati e Corazza premiano Salvinelli e De Marco, sestì classificati sulla 6C 1500 SS del Museo Alfa Romeo



Alfredo Coppellotti, Mario Omati e Giovanni Corazza con Marco Makaus alla partenza

MOTORSTORICA

VINTAGE RACING SPORTSCARS

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

Happy Motoring with Motorstorica !!!

www.motorstorica.com





PRESENTATI ALL'ASSEMBLEA DI APRILE

I NUOVI SOCI DEL CLUB MILLE MIGLIA

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

A ricevere le insegne del Club sono stati anche quattro Soci Ordinari; ecco i loro nomi: Ger Bas, Laura Bonzi, Daniele Bonetti e Angelo Raffaele Pelillo.

Al termine dell'assemblea, riprendendo la più che ventennale tradizione, il Club della Mille Miglia Franco Mazzotti e l'ACI Brescia hanno portato un tributo d'onore e riconoscenza ai "Quattro Moschettieri", ideatori e fondatori della "corsa più bella del mondo".

Con un bus di Brescia Mobilità, tutti soci presenti all'assemblea, simpatizzanti ed amici, si sono recati in Viale Venezia delle Mille Miglia, dove si trova il monumento a Renzo Castagneto, per deporre una corona d'alloro. **II**



La deposizione della corona, come tributo ai "Quattro Moschettieri", presso il monumento di Renzo Castagneto in Viale Venezia



L'Assemblea del Club si è tenuta nella sala conferenze dell'Automobile Club di Brescia



Il nuovo socio Angelo Raffaele Pelillo di Teramo



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.l. 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

ALLA PUNZONATURA OSPITI DI
CLUB MILLE MIGLIA E BRESCIA CORSE

LO STAND PUNTO DI RIFERIMENTO IN PIAZZA VITTORIA

Anche quest'anno, e non poteva essere diversamente, il nostro stand ha recitato da protagonista durante le fasi della punzonatura, tornata finalmente in Piazza della Vittoria, dopo anni di inagibilità causa i lavori di rifacimento. Lo spazio riservato al Club Mille Miglia, che da qualche anno è condiviso con gli amici della Scuderia Brescia Corse, è stato il più frequentato di tutti: concorrenti che hanno voluto confrontarsi e azzardare pronostici, giornalisti che hanno cercato un attimo di riposo tra una diretta televisiva e l'altra ma anche semplici appassionati. Per tutti c'erano un bicchiere di Franciacorta offerto da Valerio Marinelli o uno di Amarone di Nicola Fabiano. Non solo vino: per calmare le richieste dello stomaco ogni "amico" del Club ha potuto assaggiare la tradizionale mortadella di Giovanni Palmieri e il parmigiano-reggiano »



Ugo Gussalli Beretta, Silvestro Specchia e Valerio Marinelli

In alto: Giovanni Corazza e Mario Omati, Vice Presidente e Presidente del Club Mille Miglia Franco Mazzotti





di Giovanni Corazza: gioielli della tradizione provenienti da zone dove la Mille Miglia, da sempre, è ospite gradita. Nel pieno spirito del Club, particolarmente attento al "mondo" della Mille Miglia, vigile nell'obiettivo dichiarato alla sua fondazione di preservare negli anni lo spirito della corsa più bella del mondo. Di certo, grazie alla collaborazione di Donato Benetti e sua figlia, di Anna Vitale e Pasquale Zaccone (tra una foto e l'altra), sono state rifocillate più di mille persone. Come ogni anno, per la regia dello stand, deve essere rivolto un ringraziamento a Valerio Prignachi, Presidente di Brescia Mobilità,

che ha esposto il motore di una Ansaldo del 1928, stessa marca degli odierni treni della metropolitana. Ad accogliere ospiti, soci ed amici, sono stati i due presidenti: Mario Omati per il Club Mille Miglia e Ugo Gussalli Beretta per la Scuderia Brescia Corse. Come accade dal 1982, anno dal quale il Club è sempre stato ospitato dagli organizzatori con un proprio stand nella piazza dove si svolgono le verifiche, l'appuntamento per i soci, gli appassionati e tutti gli amici del Club, è per la prossima primavera. II

Donato Benetti, Segretario della Scuderia Brescia Corse



A destra: Dominique Cruyt e Alfredo Coppelotti, Vice Presidente del Club Mille Miglia



Al centro: Camilla Mattanza, Fulvia Loda Gelmini con Alfredo Coppelotti e Roberto Gaburri

In basso: l'interno e l'esterno dello Stand Club Mille Miglia Franco Mazzotti/ Brescia Corse



Bruno e Andrea Marini spingono la loro Riley Sprite





MILLE MIGLIA 2014

LA FRECCIA ROSSA NON TRADISCE MAI

LA TRENTADUESIMA RIEVOCAZIONE DELLA FRECCIA ROSSA SI È SVOLTA NEL SOLCO DELLA TRADIZIONE, OTTENENDO UN ELEVATO GRADIMENTO DA PARTE DEL PUBBLICO - OLTRE CHE PER LO STRAORDINARIO "MUSEO VIAGGIANTE" COSTITUITO DALLE 435 VETTURE D'EPOCA PARTECIPANTI - GRAZIE ALLE NOVITÀ SUL PERCORSO, ALLA GIORNATA IN PIÙ E ALLA PARTECIPAZIONE DI TANTI PERSONAGGI DEL MONDO DELLO SPETTACOLO.

Per come si è conclusa la Mille Miglia 2014, e per quanto consci di alcuni aspetti che meritano di essere migliorati per il prossimo anno, gli organizzatori non hanno espresso un giudizio sull'edizione di quest'anno. A farlo, è stato il Sindaco di Brescia, Emilio Del Bono, che ha dichiarato: *«Per Brescia, la giornata in più di Mille Miglia si è trattato di un autentico successo; credo che questa edizione sia stata la migliore degli ultimi anni, grazie soprattutto alle capacità del gruppo di organizzatori condotti dal Presidente Roberto Gaburri.»*



Ezio Martino Salviato e Maria Caterina Moglia su Bugatti T 40 del 1927



Bruno e Carlo Ferrari su Bugatti T 37 del 1927



Osvaldo Peli e Nicola Donà su FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport del 1934



Mauro Giansante e Sandro Brozzetti su OM 665 SS MM Superba del 1930



Aldo e Tarcisio Bonomi su Lancia Aurelia B24 Spider America del 1955.



Gli organizzatori - tra i quali ricordiamo che il Presidente e il Vice presidente di 1000 Miglia Srl, Roberto Gaburri e Valerio Marinelli, sono soci del Club, così come il Presidente del Comitato Organizzatore di Mille Miglia 2014 e Ferrari e Mercedes Tribute to Mille Miglia, rispettivamente Giuseppe Cherubini e Gian Piero Belussi, mentre i due Consiglieri Delegati, Andrea Dalledonne e Marco Makaus, sono soci onorari - hanno reso onore agli originali protagonisti della Mille Miglia, invitando sul palco di partenza e arrivo, nonché alle premiazioni, i Soci Fondatori del Club. **II**



Massimo Amenduni Gresele e Fabrizio Vicari
su Alfa Romeo 6C 1500 MMS



Giulio e Riccardo Felloni
su Bugatti T 35 A del 1925

di Daniele Bonetti

MILLE MIGLIA I NOSTRI SOCI IN GARA

Una grande festa per i trentotto soci del Club Mille Miglia che hanno preso parte, da protagonisti, all'ultima Freccia Rossa. Una soddisfazione del tutto particolare, una partecipazione alla leggenda della corsa più bella del mondo.

Italiani e stranieri, quest'anno la pattuglia del Club è stata davvero bene assortita: qualcuno al volante di macchine di straordinaria bellezza, altri in corsa per un piazzamento di prestigio. Le diverse filosofie con cui è possibile correre la Mille Miglia sono state il punto di partenza, così come di arrivo, dei nostri soci.

Mauro Giansante, Ezio Salviato e Bruno Ferrari hanno combattuto a lungo con i migliori e Salviato, in gara con la moglie Maria Caterina su una splendida Bugatti T40, ha sfiorato il podio concludendo al quarto posto una gara comunque positiva. Per Giansante, in coppia con l'altro socio pescarese del Club Sandro Brozzetti, l'undicesimo posto finale è frutto di una gara regolare su una OM 665 Superba non semplice da gestire mentre Ferrari, già due volte vincitore della Mille Miglia, ha chiuso al dodicesimo posto una gara condizionata da parecchi alti e bassi dopo un avvio decisamente promettente. **»**



Christian Henrich Stove e Manuela Bertoni su Porsche 356 1500
Speedster del 1955



Laura Bonzi e Federica Bignetti Bignetti su Austin Healey
100/6 BN4 del 1956



Ezio Ronzoni e Paolo Rebecchi su Fiat 1100/103 TV Coupé
Pinin Farina del 1954

A destra: Pietro Giuseppe e Pierpaolo Grumelli
su MG TB del 1939





Nei primi trenta della classifica generale si sono piazzati anche Giulio Felloni su Bugatti T35A (21esimo), Massimo Bettinsoli su Fiat 508 Balilla (22esimo), Massimo Amenduni (24esimo su un'Alfa Romeo 6C 1500 navigato dal socio Fabrizio Vicari) e Bruno Marini (27esimo su una Riley Sprite del 1936). Un capitolo a parte meritano invece i soci Eros Crivellari e Giovanni Palmieri: Eros era l'unico pilota in gara ad aver disputato la Mille Miglia di velocità. Tra le sue tante partecipazioni, spicca il settimo posto nel 1957, con la Ferrari 250. I due soci del Club hanno voluto prendere parte alla manifestazione al volante di una Fiat 1100/E berlina, facendo rivivere a Crivellari un'emozione difficile da raccontare su quelle strade che, decenni fa, lo vide protagonista sfidando il destino e le logiche della fisica. L'equipaggio più "storico", tra quelli al via, ha abbandonato la corsa prima di Este, all'inizio della seconda tappa. Non dimenticheranno la Mille Miglia 2014 nemmeno Christian Stove e Manuela Berloni che, su una Porsche 356 Speedster hanno vissuto un viaggio di nozze senza dubbio atipico. Non si tratta di un'idea senza precedenti, ma sicuramente può essere considerata una scelta che ancora di più lega i giovani soci del nostro Club alla corsa più affascinante del mondo. ➤

1. Achille Donati e Patrizia Verzeletti su S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Spider del 1952
2. Ferruccio e Carlo Nessi su Riley 9 Brooklands Speed del 1928

3. Piero Quercioli e Franco Corsini su Fiat 1100 Sport del 1950
4. Raffaella De Alessandrini e Mariella Cerofolini su Austin Healey 100/4 BN1 del 1955



5. Giovanni Luca Murru e Massi Destro Castaniti su B.N.C. 527 Monza del 1927
6. Giuseppe Ambrosi e Salem Al-Sabah su Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato del 1931
7. Dominique Cruyt e Micheline Bossaert su Lancia Augusta Cabriolet del 1934
8. Geert e A. Marie van de Velde su Aston Martin DB 2 vantage del 1952



Massimo Bettinsoli e Emanuele Peli su FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport del 1934



MILLE MIGLIA 2014

9. Ennio Tosi e Gianluca Ballini su S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Spider del 1952

10. Massimo e Lapo Ermini su Bmw 328 Coupé del 1937

11. Ger e Lorenzo Bas su Arnolt Bristol Bolide del 1954

12. Paolo Maria Chersevani e Maurizio Paoletti su Lotus MK IX Climax del 1957

13. Marco ed Elisa Becchetti su Healey 2400 Silverstone del 1950

14. Johannes Zieser e Franz Steinbacher su S.I.A.T.A. Daina GS Stabilimenti Farina del 1951

15. Alex Von Mozer e Maarten Staps su Aston Martin DB2 Vantage del 1951

16. Eugenio Piccinelli e Roberto Plodari su Triumph TR2 Sports del 1954

17. Arturo Cavalli e Petronilla Pezzotti su Lotus Eleven Climax Le Mans del 1957

18. Alessandro Girardi e Simonetta Mastellini su Porsche 356 1500 del 1955

19. Erasmo Crivellari e Giovanni Palmieri su Fiat 1100 E Berlina del 1952

20. Flavio Gandolfi e Giacinto Salvoldi su S.I.A.T.A. Daina GS Stabilimenti farina del 1952

21. Ennio Barozzi e Francois Sastre su Triumph TR 2 Sports del 1954

22. Renato Gnutti e Riccardo Cristina su Porsche 356 1500 GS Carrera del 1956

Preferire alla spiaggia bianca della Polinesia l'odore della benzina e il nero dell'asfalto è senza dubbio un gesto d'amore incondizionato verso la storia del motorismo mondiale. L'edizione passata della corsa, la prima organizzata su quattro giorni di gara, resterà nei ricordi dei concorrenti anche per la scommessa vinta dagli organizzatori di puntare sull'arrivo bresciano la domenica pomeriggio. Una scelta che, se aveva lasciato perplesso qualcuno in sede di presentazione, ha convinto tutti all'atto pratico regalando a tutti una città colma di appassionati la domenica mattina, quando la carovana, in arrivo da Bologna dopo aver attraversato Mantova, è tornata in città. »



10



14



19



15



20



11



16



21



9



12



17



13



18



22



UNA VITTORIA, TANTE POLEMICHE

Anche se per molti non è l'elemento più importante, il dato sportivo dell'ultima Mille Miglia ha premiato Giordano Mozzi e Stefania Biacca sulla Lancia Lambda spider Ca.Sa.Ro. del 1928. Questo esemplare, negli scorsi anni, fu per due volte iscritto alla Mille Miglia da un nostro socio e altrettante volte fu rifiutato dalla commissione presieduta dal nostro compianto socio ingegner Andrea Curami. L'equipaggio mantovano, già vincitore nel 2011, è stato al centro di una polemica legata all'attribuzione del famoso bonus alla vettura solamente quarantotto ore prima della partenza in seguito ad un supplemento di documentazione presentato alla commissione esaminatrice. Una scelta che non ha mancato di scontentare i tanti "top driver" al via e che ha portato, a risultato acquisito, ad una premiazione dei vincitori al Teatro

Grande con parecchi mugugni in mezzo a pochi applausi. Al secondo posto, applauditissimo, ha chiuso l'alfiere dell'Alfa Romeo Alessandro Gamberini navigato da Mirco Magni al volante di una 6C 1750 GS; terzo gradino del podio, per la terza volta consecutiva, per l'equipaggio siculo-bresciano composto da Giovanni Mocerì e Tiberio Cavalleri (che diventeranno soci del Club Mille Miglia dal 2015) su un'Aston Martin Le Mans del 1933, ritrovatisi sul podio dopo la squalifica di Andrea Vesco e Andrea Guerini, portacolori del Registro Storico Fiat al volante di una Fiat 514. ■■



Sopra: Macko Laqueur e Etienen Schroijsen su Lagonda 2 Litre Team Car

A sinistra: Rudolf e Heidi W. Hug su Healey 2400 Silverstone del 1950



Albert Wetz e Vanni Curridor su OM 665 Sport Superba Zagato del 1927



MILLE MIGLIA 2014 CLASSIFICA EQUIPAGGI CLUB MILLE MIGLIA E BRESCIA CORSE

Pos.	N°	Pilota	Naz.	Socio	Copilota	Naz.	Socio	Vettura	Anno
4	44	Ezio Martino Salviato	I	CMM	M. Caterina Moglia	I	-	BUGATTI T40	1928
11	7	Mauro Giansante	I	CMM-BSC	Sandro Brozzetti	I	CMM	O.M. 665 SS MM Superba	1930
12	26	Bruno Ferrari	I	CMM-BSC	Carlo Ferrari	I	-	BUGATTI T 37	1927
15	136	Pietro Giuseppe Grumelli	I	BSC	Pierpaolo Grumelli	I	-	MG TB	1939
20	15	Giulio Felloni	I	CMM	Riccardo Felloni	I	-	BUGATTI T 35 A	1925
22	93	Massimo Bettinsoli	I	CMM-BSC	Emanuele Peli	I	-	FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport	1934
23	96	Oswaldo Peli	I	BSC	Nicola Donà	I	-	FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport	1934
24	41	Massimo Amenduni Gresele	I	CMM	Fabrizio Vicari	I	CMM	ALFA ROMEO 6C 1500 MMS	1928
27	108	Bruno Marini	I	CMM-BSC	Andrea Marini	I	-	RILEY Sprite TT	1936
38	117	Massimo Ermini	I	CMM	Lapo Ermini	I	-	BMW 328 Coupé	1937
42	309	Ezio Ronzoni	I	CMM	Paolo Rebecchi	I	-	FIAT 1100/103 TV Coupé Pinin Farina	1954
44	405	Renato Gnutti	I	BSC	Riccardo Cristina	I	CMM	PORSCHE 356 1500 GS Carrera	1956
48	308	Eugenio Piccinelli	I	BSC	Roberto Plodari	I	-	TRIUMPH TR2 Sports	1954
49	249	Ennio Tosi	I	BSC	Gianluca Ballini	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Spider	1952
57	227	Flavio Gandolfi	I	BSC	Giacinto Savoldi	I	-	S.I.A.T.A. Daina GS Stabil. Farina	1952
61	185	Marco Becchetti	I	CMM-BSC	Elisa Becchetti	I	-	HEALEY 2400 Silverstone	1950
62	354	Alessandro Girardi	I	CMM-BSC	Simonetta Mastellini	I	-	PORSCHE 356 1500	1955
64	400	Laura Bonzi	I	CMM	Federica Bignetti	I	-	AUSTIN HEALEY 100/6 BN4	1956
69	383	Christian Henrich Stove	I	CMM	Manuela Bertoni	I	-	PORSCHE 356 1500 Speedster	1955
72	75	Giuseppe Ambrosi	I	CMM	Salem Al-Sabah	KWT	-	ALFA ROMEO 6C 1750 GS Zagato	1931
79	218	Achille Donati	I	CMM-BSC	Patrizia Verzeletti	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Spider	1952
83	94	Dominique Cruyt	B	CMM	Micheline Bossaert	B	-	LANCIA Augusta Cabriolet	1934
92	439	Arturo Cavalli	I	CMM	Petronilla Pezzotti	I	-	LOTUS Eleven Climax Le Mans	1957
93	45	Ferruccio Nessi	CH	BSC	Carlo Nessi	CH	-	RILEY 9 Brooklands Speed	1928
102	344	Raffaella De Alessandrini	I	CMM	Mariella Cerofolini	I	-	AUSTIN HEALEY 100/4 BN1	1955
103	216	Alex Von Mozer	NL	CMM	Maarten Staps	B	-	ASTON MARTIN DB2 Vantage	1951
105	286	Ennio Barozzi	I	CMM-BSC	Francois Sastre	F	-	TRIUMPH TR 2 Sports	1954
142	287	Ger Bas	NL	CMM	Lorenzo Bas	NL	-	ARNOLT BRISTOL Bolide	1954
153	207	Johannes Zieser	A	-	Franz Steinbacher	A	CMM	S.I.A.T.A. DAINA GS Stabil. Farina	1951
175	67	Macko Laqueur	B	CMM	Etienen Schroijsen	NL	-	LAGONDA 2 Litre Team Car	1934
179	2	Albert Wetz	L	CMM	Vanni Curridor	L	-	O.M. 665 Sport Superba Zagato	1927
206	250	Geert van de Velde	NL	CMM	A.Marie van de Velde	NL	-	ASTON MARTIN DB 2 Vantage	1952
219	277	Aldo Bonomi	I	CMM-BSC	Tarcisio Bonomi	I	BSC	LANCIA Aurelia B24 Spider America	1955
336	193	Piero Quercioli	I	CMM	Franco Corsini	I	-	FIAT 1100 Sport	1950
NC	28	Giovanni Luca Murru	I	CMM	M. Destro Castaniti	I	-	B.N.C. 527 MONZA	1927
NC	188	Rudolf W. Hug	CH	CMM	Heidi Hug	CH	-	HEALEY 2400 SILVERSTONE	1950
NC	222	Erasmus Crivellari	I	CMM	Giovanni Palmieri	I	CMM	FIAT 1100 E BERLINA	1952
NC	435	Paolo Maria Chersevani	I	CMM	Maurizio Paoletti	I	-	LOTUS MK IX CLIMAX	1957
-	0	Donato Benetti	I	CMM-BSC	Paolo Sabbadini	I	-	APRIPISTA MERCEDES-BENZ 450 AMG	-



BRESCIA, LA MILLE MIGLIA TRA LA GENTE

CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI MILLE MIGLIA 2014

ANCHE QUEST'ANNO, DOPO IL GRANDE SUCCESSO OTTENUTO NELL'EDIZIONE DELL'ESORDIO, IL "CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI" HA FISSATO NELLE IMMAGINI TUTTE LE EMOZIONI DELLA MILLE MIGLIA.

L'iniziativa, organizzata dall'Associazione Culturale Bruno Boni in collaborazione con 1000 Miglia S.r.l. e il Club Mille Miglia Franco Mazzotti, 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 Bruno Boni, passato alla storia come il Sindaco della Mille Miglia. La giuria presieduta dal cav. Alberto Sorlini, fotografo ufficiale della Mille Miglia dal 1947 al 1957, ha premiato lo scatto di Massimo Daddi di Piombino davanti a Mario Carnevali di Fabriano, Luca Vangelisti di Campiglia Marittima, Antonella Iozzelli di Fosdinovo e Mauro Engheben di Ghedi. »



In alto: le premiazioni alla presenza del Sindaco di Brescia, Emilio Del Bono, di Roberto Boni, figlio di Bruno, Alfredo Coppelotti e Paolo Mazzetti, Vice Presidente e Segretario del Club Mille Miglia Franco Mazzotti e Giuseppe Cherubini in rappresentanza di 1000 Miglia Srl.

In basso: il gruppo dei premiati



La fotografa tedesca Petra Sagnak, vincitrice della prima edizione del Concorso, si è aggiudicata la sesta posizione, prima fra i concorrenti stranieri.

Luca Rodella di Gottolengo è stato decretato vincitore dal web: la sua fotografia è infatti risultata quella che ha ottenuto il maggior numero di "Mi piace" sulla pagina Facebook del Concorso.

Fiorenzo Poli di Ghedi è stato premiato con la "Coppa Bruno Boni", riconoscimento deciso dalla famiglia e l'Associazione Culturale che porta il suo nome.

Alessandro Bacchetti, Massimo Bandera, Giorgio Bertazzi, Claudia Bonomini, Mirca Brizzi, Stefano Corà, Piergiorgio Facchinetti, Mauro Lombardi, Katia Morichetti, Irene Nordio, Andrea Giacomo

Perini, Fabiola Pizzuto, Silvia Vetturi hanno ricevuto la segnalazione da parte della giuria. Le premiazioni si sono svolte a giugno nel salone Vanvitelliano del Comune di Brescia, alla presenza del Sindaco della città, Emilio Del Bono. II



1° CLASSIFICATO: Massimo Daddi di Piombino (LI)



2° CLASSIFICATO: Mario Carnevali di Fabriano (AN)



3° CLASSIFICATO: Luca Vangelisti di Campiglia Marittima (LI)



4° CLASSIFICATO: Antonella Iozzelli di Fosdinovo (MS)



5° CLASSIFICATO: Mauro Engheben di Ghedi (BS)



6° CLASSIFICATO: Petra Sagnak di Monchengladbach (D)





Un mutuo che puoi mettere in pausa.

ECCO DI CHE CASA SIAMO CAPACI.



Il nostro nuovo mutuo casa ti permette di sospendere le rate fino a 18 mesi o alleggerirle quando può servire. Tuffati da noi, ti diamo una prima risposta in 24 ore.

viieni in filiale  ubibanca.com  800.500.200

UBI  **Banco di Brescia**
Fare banca per bene.

Messaggio pubblicitario. Mutui prima casa serie Flessibile: diritto a due sospensioni distanti almeno tre anni, con maturazione interessi, o ad un allungamento entro durata max predefinita (mutuo Flessibile a Tasso Fisso 30 anni, Flessibile Sempre Light 50 anni) per specifici eventi, a condizione di pagamenti regolari. Mutui delle Banche a marchio UBI su immobili in province con almeno una filiale, soggetti a valutazione della Banca, max 300.000 euro, 80% valore perizia, possibili richieste di garanzie. Risposta in 24 ore non vincolante. Fogli informativi in filiale e sui siti delle Banche.

SARÀ LA TRENTATREESIMA RIEVOCAZIONE

PRESENTATA LA MILLE MIGLIA 2015

COME SEMPRE NEL SALONE VANVITELLIANO DI PALAZZO LOGGIA, A BRESCIA, A FINE NOVEMBRE, È STATA PRESENTATA L'EDIZIONE 2015 DELLA MILLE MIGLIA, LE CUI ISCRIZIONI SARANNO APERTE FINO AL 9 GENNAIO.

A testimonianza di quanto interesse generi la Freccia Rossa, quasi ottantotto anni dopo la sua nascita, c'è quanto accaduto la mattina di venerdì 21 novembre: pochi minuti dopo l'apertura delle iscrizioni, sul sito www.1000miglia.it, i troppi accessi simultanei hanno mandato in tilt il server, costringendo i tecnici a potenziarlo per consentire ai tanti aspiranti iscritti di completare l'iscrizione o anche solo di informarsi sui termini e il programma.

La trentatreesima rievocazione della Mille Miglia, che nell'originale versione di velocità fu disputata dal 1927 al 1957, sarà un'altra tappa di un lungo cammino che continua ad affascinare e al quale, ogni anno, vengono apportate alcune modifiche, sempre con il massimo rispetto della tradizione. Nel 2015, dopo la positiva esperienza dell'anno precedente, la Mille Miglia continuerà ad essere disputata in quattro tappe, per altrettante giornate. Si tratta di una scelta che genera forti ripercussioni sull'intero programma e sul percorso, che nel 2014 hanno riscosso entusiastica approvazione da parte del pubblico. L'aggiunta della quarta tappa, con un ampliamento degli orari di passaggio, ha consentito a più persone di assistere al passaggio delle 435 vetture in gara: in particolare, i bresciani hanno mostrato di gradire lo spostamento dell'arrivo della Corsa dal sabato sera all'ora di pranzo della domenica, che ha consentito l'affluenza pure alle famiglie e ai più giovani. »

Lo Staff della Mille Miglia 2014



BERGAMO

BRESCIA

DESENZANO D/G

PESCHIERA D/G

MILLE MIGLIA 2015

FERRARA

RAVENNA

RIMINI

REPUBBLICA SAN MARINO

LUCCA

PISA

CASCINA

MEDIA PARTNER





Piazza del Campo a Siena



Arrivo a Roma



La Repubblica di San Marino

e Milano-Capitale dell'Expo 2015 è già in fase di avanzato studio, perché 1000 Miglia S.r.l., d'intesa col Sistema Brescia per Expo e con la Regione Lombardia, sta organizzando una "presenza" della Freccia Rossa nel Padiglione Italia il 7 maggio 2015, una settimana esatta prima dell'Evento. »



Il tradizionale passaggio a Radicofani

Nella scorsa edizione, il percorso aveva subito delle modifiche allo scopo di tornare a far transitare la Mille Miglia in località dove era assente da anni. Quest'anno, proseguendo con la medesima filosofia, sono state apportate alcune variazioni.

La prima tappa, con partenza anticipata al primo pomeriggio di Giovedì 14 Maggio, si concluderà a Rimini. Il giorno dopo, la seconda tappa porterà i concorrenti, come tradizione nella serata di venerdì, a Roma.

Sabato 16, il percorso dalla capitale resterà pressoché invariato fino alla Toscana. Dopo Pisa e Lucca, riprendendo il passaggio della Mille Miglia del 1949, le vetture in gara valicheranno il Passo della Cisa, rinverdendo la leggendaria scalata di Clemente Biondetti ed Ettore Salani sulla Ferrari 166 MM, poi vittoriosi a Brescia. La terza tappa sarà conclusa a Parma: da qui, la domenica mattina, i concorrenti faranno ritorno a Brescia, ripetendo l'arrivo all'ora di pranzo, tanto gradito lo scorso anno. Il tragitto di questa ultima tappa non è ancora del tutto definito: il Comitato Organizzatore e il Team della Mille Miglia 2015 stanno in queste settimane verificando la possibilità di un passaggio della Corsa da Milano, che è sub iudice al rispetto dei vincoli tecnico sportivi, degli orari e della compatibilità con l'ingombrante carovana della Freccia Rossa rispetto alle esigenze di sicurezza e di transito legate all'organizzazione di un evento straordinario quale è Expo Milano 2015.

Con i comuni interessati e i responsabili di Expo Milano 2015, si sta valutando l'impatto delle circa mille vetture della Mille Miglia - tra partecipanti, organizzatori, assistenze, media e seguiti di vario tipo - con la viabilità locale, occupata dalla massa di visitatori del sito espositivo di Rho, presumibilmente assai numerosi la domenica mattina. In ogni caso, un "gemellaggio" tra Brescia-Città della Mille Miglia



A "brandizzare" con la Freccia Rossa il Padiglione stesso, nella serata all'interno dell'auditorium, sarà anche la proiezione in anteprima del film "Rosso Mille Miglia", che racconterà al pubblico delle sale cinematografiche, in Italia e nel mondo, le emozioni e la magia vissute dai protagonisti della "corsa più bella del mondo". Anche sotto l'aspetto sportivo ci sono alcune novità: aumenta il numero delle prove che

determineranno la classifica, che sale a 84 di cui 76 tradizionali e 8 a media. Restano invariati i coefficienti applicati alle vetture ma non sarà più assegnato il "bonus" supplementare agli esemplari che hanno partecipato a un'edizione tra il 1927 e il 1957. Queste vetture, in presenza di adeguata documentazione che certifichi la partecipazione, saranno però accettate con priorità sulle altre iscrizioni. ||

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

di Paolo Mazzetti

RITROVATA DOPO OTTANTASEI ANNI

LA COPPA DI "FRATE IGNOTO"

IL RICONOSCIMENTO AD ARTURO MERCANTI,
IL BRESCIANO MAI PERDONATO DAI SUOI CONCITTADINI

Queste pagine nascono da un singolare ritrovamento: quello, in una vetrina della fiera "Auto e Moto d'epoca", a Padova lo scorso ottobre, di un oggetto del quale avevo letto più di dieci anni orsono, mentre lavoravo al progetto del percorso espositivo del Museo Mille Miglia, aperto nel novembre del 2004.

Tra le migliaia di documenti dell'Archivio Storico, mi imbattei in alcune carte che narravano di una coppa che gli organizzatori della Mille Miglia, Franco Mazzotti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini omaggiarono ad Arturo Mercanti nel 1928. Pur se la motivazione non era chiaramente espressa, dai documenti si evinceva che Arturo Mercanti, nato nel 1875 a Milano da genitori bresciani, era persona assai stimata, che ricopriva ruoli importanti, essendo all'epoca vicepresidente della CSAI e direttore del Regio Automobil Club di Milano (dal quale quello di Brescia si era distaccato solo nel 1927). Mercanti fu una delle persone più influenti di quegli anni pionieristici dell'automobilismo: per la sua carica nella CSAI, ebbe anche



Vincenzo Florio ed Arturo Mercanti alla Targa Florio 1929

Arturo Mercanti in uniforme da ufficiale del Regio Esercito: volontario in Etiopia a sessant'anni, cadde nel 1936



un ruolo nella nascita della Mille Miglia, che il presidente dell'Automobile Club d'Italia e di Milano, il senatore Silvio Crespi, osteggiava apertamente. Non fu mai chiarita la vera posizione di Mercanti; tuttavia, non trascurando che - pur vivendo a Milano - era di origini bresciane e che Castagneto era stato suo allievo nell'organizzare il primo Gran Premio d'Italia del 1921, molti indizi rivelano che Mercanti fosse tutt'altro che nemico della Freccia Rossa.

Nei mesi precedenti la prima edizione, tenuta il 26 marzo 1927, la polemica tra organizzatori e la CSAI s'inasprì. Ultimo sgarbo, fu una lettera del 9 marzo, che comunicava il divieto »



di partecipazione alle vetture con cilindrata inferiore ai 750 cmc, escludendo la squadra ufficiale Peugeot.

Ne seguì uno scambio di corrispondenza quasi giornaliero tra Castagneto e Mercanti, che non poteva far altro che comunicare, usando sempre la terza persona, le decisioni della Commissione Sportiva, sempre sfavorevoli alla Mille Miglia.

Finché, il 22 marzo, quattro giorni prima della gara, un telegramma (questa volta scritto in prima persona) annunciò: «Autorizzo iscrizione tre Peugeot classe H Coppa Mille Miglia. Stop. CSAI Vicepresidente Mercanti. Stop».

Che Mercanti non si considerasse avversario dei propri concittadini lo dimostrò iscrivendosi alla prima Mille Miglia, al volante di un'Alfa Romeo RLSS; per evitare guai, preferì celarsi sotto lo pseudonimo di "Frate Ignoto". Conciliante il commento di Giovanni Canestrini, ormai bresciano acquisito: «La sua presenza quale partecipante voleva dire che avrebbe forse voluto organizzarla lui e che la approvava perché di "stile bresciano"».

Lo pseudonimo non fu sufficiente: riconosciuto, in Viale Venezia, Arturo Mercanti fu fatto scendere dalla sua Alfa Romeo e, dopo un aspro diverbio, pare addirittura sia stato malmenato. La coppa protagonista del nostro servizio

gli fu quindi donata come gesto riparatore e di solidarietà, con il quale gli uomini della Mille Miglia volevano testimoniare che Arturo Mercanti non era nemico né della Mille Miglia né di Brescia.

Mercanti, buon pilota di auto e aerei, prese parte per altre sette volte alla Mille Miglia, fino al 1935.

In realtà, l'astio dei bresciani nei suoi confronti aveva radici più antiche: dopo aver organizzato il primo Gran Premio d'Italia, nell'autodromo semipermanente di Montichiari, il dirigente di origini bresciane aveva trasferito il Gran Premio, dal 1922, all'Autodromo Monza, costruito su sua idea e progetto sportivo.

L'abbandono della pista della Fascia d'Oro fu considerato dai bresciani un affronto, se non un autentico furto. A onor del vero, dopo la gara del 1921, Mercanti aveva presentato alle »



Il francese Jules Goux, vincitore del primo Gran Premio d'Italia su Ballot, alla media di oltre 144 Km/h



Le tribune fatte erigere da Mercanti sul Circuito della Fascia d'Oro, lungo 17,300 km. Per il GP d'Italia andava ripetuto trenta volte, per un totale di 519 km

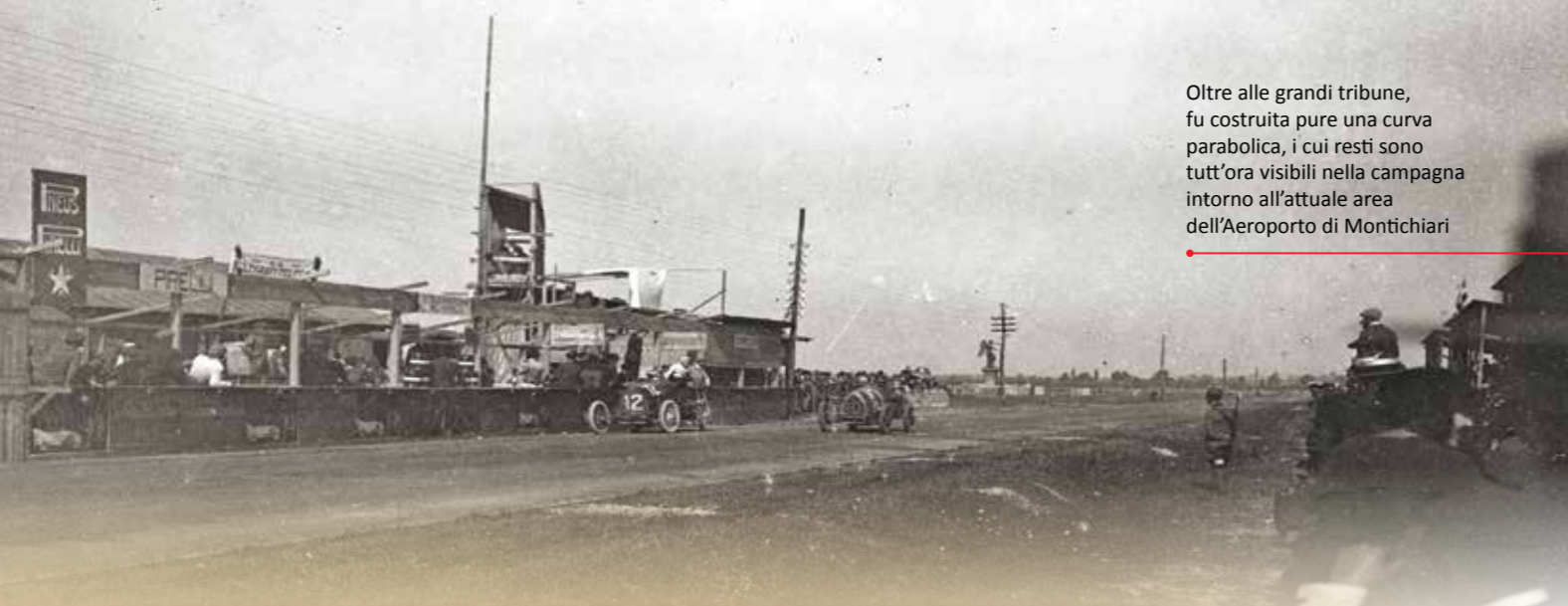


L'incisione sulla Coppa recita: R.A.C. (Regio Automobile Club, n.d.r.) Brescia, Il Coppa delle Mille Miglia 1928, ad Arturo Mercanti. Questa splendida coppa fu donata dagli organizzatori della Mille Miglia, Franco Mazzotti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini ad Arturo Mercanti, autore del primo Gran Premio d'Italia sul

Circuito della Fascia d'Oro, tra Castenedolo e Montichiari, fondatore dell'Autodromo di Monza, e - all'epoca - direttore di ACI Milano e vicepresidente della CSAI. Si trattò di un gesto di stima e di scuse per l'incidente accaduto alla Mille Miglia del 1927, quando Mercanti partecipò alla Mille Miglia: pur celatosi sotto lo pseudonimo

"Frate Ignoto", fu riconosciuto e aggredito dai bresciani, che lo ritenevano colpevole di aver scippato a Brescia il Gran Premio d'Italia, trasferendolo a Monza. Messa in vendita alla Fiera di Padova, la coppa è tornata a Brescia per merito del nostro socio Ugo Gussalli Beretta, Presidente della Scuderia Brescia Corse.





Oltre alle grandi tribune, fu costruita pure una curva parabolica, i cui resti sono tutt'ora visibili nella campagna intorno all'attuale area dell'Aeroporto di Montichiari



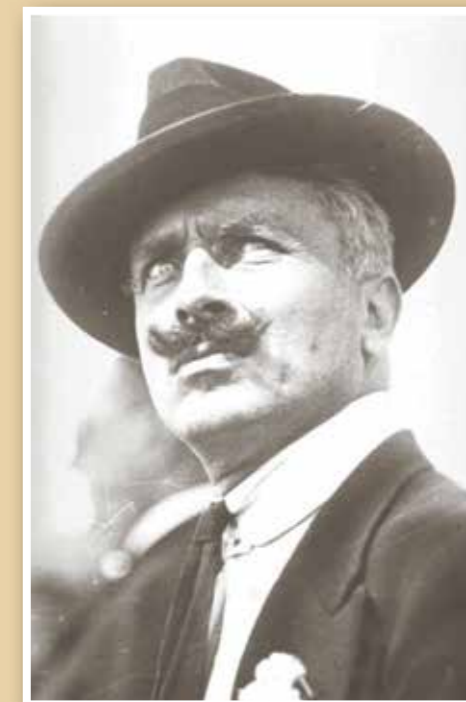
I "Box" allestiti nella brughiera della Fascia d'Oro in una fase del "Gran Premio Vetturette" del 1921

autorità bresciane una serie di richieste per rendere permanente il circuito nella brughiera tra Castenedolo e Mantova, a sud di Brescia. Non essendo ancora autonomo l'Automobile Club di Brescia, che resterà fino al 1927 succursale di quello regionale, la gestione del circuito sarebbe spettata all'Automobile Club di Milano. La lunga esitazione dei bresciani, perplessi su questo punto, fu fatale. Per essere pronti per il Gran Premio d'Italia del 1922, Arturo Mercanti e l'A.C. Milano, del quale era direttore, decisero di costruire un circuito permanente altrove, pensando prima all'area della Malpensa e scegliendo poi il Parco della Villa di Monza.

Con la rapidità e il decisionismo di quegli anni, l'Autodromo fu realizzato in soli centodieci giorni dall'impresa dell'ingegnere Piero Puricelli. In ogni caso, se Brescia vanta il primato di aver inaugurato il Gran Premio d'Italia, il merito deve essere riconosciuto ad Arturo Mercanti. La sua opera, davvero meritoria per Brescia, ebbe però inizio molti anni prima, quando - quale Segretario Generale del Touring Club Italiano - fu tra i membri del comitato promotore della Settimana Automobilistica di Brescia del 1904; in quella circostanza fu approntato il Circuito di Brescia, sul percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, per un totale di 185 Km da ripetere due volte.

L'anno successivo la "settimana" fu replicata e, il 9 settembre 1905, sul Circuito di Brescia fu disputata la prima Coppa Florio. Fin dopo la Prima Guerra Mondiale non furono indette a Brescia altre competizioni, ma la ripresa avvenne alla grande nel 1921: grazie ad Arturo Mercanti, la città ottenne di organizzare il "1° Gran Premio d'Italia", inserito in un'ampia serie di manifestazioni indette sotto il nome di "Circuito Internazionale Automobilistico-Aereo". Oltre al Gran Premio, abbinato alla "V Coppa Florio", queste furono le competizioni automobilistiche in calendario: "Chilometro Lanciato", sul rettilineo della Fascia d'Oro, "Gran Premio Gentlemen" e "Gran Premio Vetturette" che, vinto da una Bugatti, indussero Ettore a chiamarla "Brescia".

Mercanti era appassionato anche di aerei: "richiamato con il grado di tenente dei bersaglieri, il Mercanti fu ferito due volte, meritando due medaglie di bronzo al valor militare, due croci di guerra al merito e la promozione a capitano nel 1917. A domanda, fu trasferito all'aeronautica, conseguendo il brevetto di volo a Malpensa nel settembre 1918.

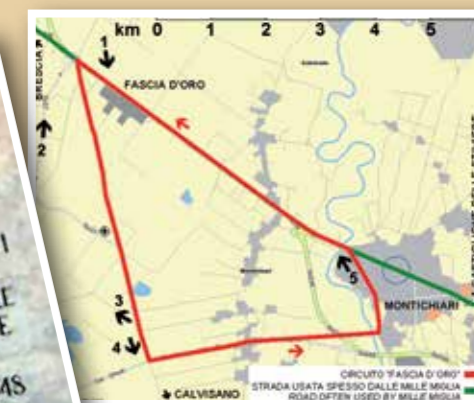


Arturo Mercanti: tra le numerose cariche che ricoprì, fu nominato direttore generale degli Affari civili e Intendente generale dell'aeronautica

ARTURO MERCANTI



La lapide posta a Monza in memoria del fondatore dell'Autodromo



Il tracciato del Circuito di Brescia del 1921, tratto dal sito www.gdecarli.it

Promosso maggiore, comandò fino al 15 maggio 1919 il gruppo sperimentale comunicazioni aeree". Il virgolettato indica che il testo è tratto da "MERCANTI, Arturo - Dizionario Biografico degli Italiani - Volume 73" redatto nel 2009 dal nostro compianto amico e socio Andrea Curami. Nel 1935, dopo aver disputato la Mille Miglia e benché ormai sessantenne, ottenne di partecipare alla campagna d'Etiopia, con il grado di tenente colonnello del corpo indigeni della Somalia. A guerra ormai conclusa, il 6 luglio 1936, rimase ucciso mentre rispondeva a fucilate all'assalto a un treno di bande irregolari. La completa biografia, per chi volesse approfondire, è disponibile in Internet: [http://www.treccani.it/enciclopedia/arturo-mercanti_\(Dizionario-Biografico\)/](http://www.treccani.it/enciclopedia/arturo-mercanti_(Dizionario-Biografico)/). ||





GRANDE SUCCESSO PER LA 17ESIMA EDIZIONE

UNO STRAORDINARIO CONNUBIO TRA REGOLARITÀ E TURISMO IN SICILIA



Agonismo e cultura: questa è la chiave di volta del Raid dell'Etna, un successo che si mantiene immutato da ben 17 anni, confermato dall'edizione 2014 svoltasi dal 28 settembre al 4 ottobre scorsi. Non solo motori, quindi, ma anche tanto turismo, per gli equipaggi in arrivo da tutto il mondo, appassionati del settore curiosi di scoprire le cittadine meno conosciute, le ville più esclusive e gli aspetti più nascosti dell'isola.

Partita come di consueto da Palermo, la carovana degli 80 equipaggi era composta da brasiliani, argentini, tedeschi, svizzeri, svedesi e monegaschi, oltre che italiani arrivati a bordo del traghetto Grandi Navi Veloci proveniente da Genova. L'assolata Piazza Verdi, ha ospitato la presentazione delle vetture: le auto più antiche erano una Aston Martin Le Mans, una BMW 328, una Bentley 4 ¼ Le Mans Body e una Siata 500 Gran Sport del 1933, del 1938 e del 1939, oltre che un'Alfa Romeo Giulia Spider, una Jaguar XK 120 e una Porsche 356 Speedster degli anni '50 e numerose altre auto datate anni '70.

La cena inaugurale del Raid si è svolta nella residenza nobiliare del Duca di Sperlinga, il settecentesco Palazzo Francavilla.

Le auto, imbarcate sulla motonave Grandi Navi Veloci, si sono preparate alla sfida del primo giorno di gara, la prova cronometrata presso l'autodromo di Pergusa. Prima della prova gli equipaggi hanno visitato il centro storico di Petralia Soprana, cittadina medievale inserita nella lista dei "Borghi più belli d'Italia". Prima del via della prova, tutti in posa per la tradizionale foto ricordo in pista indossando la polo Tag Heuer, maglia ufficiale della manifestazione.



La classifica finale di giornata ha premiato i seguenti equipaggi:

Primo classificato: Zerbini su Triumph TR3A

Secondo classificato: Colpani - Losio su Porsche 356

Terzo classificato: Daniel Claramunt su Aston Martin Les Mans

La seconda prova di regolarità, ai fini dell'ambito Trofeo Tag Heuer, si è svolta il giorno successivo sulla Siracusa-Modica con la Triumph TR3A dell'equipaggio Zerbini/De la Iglesia ancora davanti a tutti, secondi Colpani/Losio e terzi Calvini/Lanteri con la Austin Seven.

Nella seconda giornata i concorrenti hanno sostato nel centro di Modica dove, oltre ad un tour guidato nelle chiese di San Giorgio e di San Pietro, hanno conosciuto e degustato il famoso cioccolato lavorato a freddo. »



Evento straordinario, riservato al Raid, la possibilità di transitare a passo d'uomo dal centro storico di Ragusa Ibla detta "la città presepe". Interamente ricostruita dopo il terremoto del 1693, Ibla rappresenta la parte antica di Ragusa ed è location per le riprese della serie tv "Il Commissario Montalbano".

A pranzo, per esclusiva concessione dei proprietari, tutti da Villa Fegotto a Chiaramonte Gulfi, antica fattoria del 1830 set di numerosi film ambientati in Sicilia. Nel tratto Pachino - Marzamemi si è disputata la prova cronometrata del terzo giorno.

In testa alla classifica sono rimasti Luis Angel Zerbini e Silvia Susana De La Iglesias, sempre davanti a Colpani/Losio e Calvini/Lanteri.

La tappa ha visto l'Assessore alle Politiche Sportive del Comune di Siracusa, Mariagrazia Cavarra, accogliere tutti i partecipanti con un benvenuto nel Parco archeologico della Neapolis e consegnare una targa ricordo agli organizzatori del Raid.

Al termine della giornata di gara a Marzamemi, borgo marinaro all'estremo Sud della Sicilia, degustazione di una selezione di prodotti ittici tipici con l'apertura straordinaria della piazza principale, abitualmente chiusa al traffico. Dopo il pranzo, gustato presso il Palmento del Principe Rudini, è stato visitato il centro storico di Noto dove gli equipaggi stranieri sono rimasti profondamente colpiti dal pregio della Cattedrale barocca, più volte ricostruita a seguito dei diversi terremoti pur mantenendo l'originale conformazione.

Nella quarta giornata si sono disputate la prova cronometrata Xirumi-Serravalle e la prova speciale notturna, mentre la Coppa delle Dame Tag Heuer ha visto gli equipaggi femminili sfidarsi nella prova di regolarità nella splendida piazza barocca del Duomo di Acireale. La prima sosta si è svolta presso le cantine di Valle dell'Acate dove è stato offerto un wine break a tutti i partecipanti oltre che, in ricordo della giornata, una bottiglia di Insolia del 2013. Un premio anche per la Scuderia Brasiliana per l'alto numero dei partecipanti al Raid.

Dopo il pranzo al castello medievale Xirumi-Serravalle dei Baroni Grimaldi, le vetture hanno fatto rotta verso Acireale e poi Catania, per alloggiare presso il Grand Hotel Baia Verde.

Venerdì 3 ottobre si è svolta l'ultima e più impegnativa prova: le vetture si sono affrontate sul tratto Etna-Rifugio Sapienza con una prova concatenata a 12 minuti e 6 secondi dalla prima. Il clima, clemente, ha permesso di gareggiare con asfalto perfettamente asciutto pur se con una leggerissima nebbia. Solo alla fine della gara, quando le auto hanno lasciato il Rifugio Sapienza in direzione Belpasso, un forte acquazzone si è abbattuto sulla gara, non causando comunque alcuna interruzione.

I migliori sono risultati:

- **Luis Angel Zerbini e Silvana De la Iglesia** su Triumph TR3A del 1957
- **Daniel Claramunt e Maria Fernanda Bauchwitz** su Aston Martin Le Mans del 1933
- **Maurizio Colpani e Miriam Losio** su Porsche 911 ST del 1972
- **Pierina Calvini e Valerio Lanteri** su Austin Seven del 1961.

La classifica generale ha visto quindi in testa ancora la coppia Zerbini- De la Iglesia.

La penultima giornata ha visto la tappa all'atelier Miceli e al centro commerciale Etnapolis di Zafferana Etnea. È stato un successo annunciato dalla classifica dei day time quello della Triumph TR3A del 1957, trionfatrice al Raid dell'Etna 2014: premiati a Palazzo Manganelli, gli argentini Luis e Silvia hanno ricevuto le coppe del Raid dell'Etna e il Trofeo Tag Heuer. La nota casa di orologi ha omaggiato i vincitori di due Stop Watch prodotti in edizione limitata per i 150 anni di Heuer.

Secondi classificati Maurizio Colpani e Miriam Losio, bresciani, su Porsche 911 ST del 1972 e, terzi, Riccardo Mocchetti e Martha Di Siero su Porsche 911 2.2 E Targa del 1971.

Molto attesa la premiazione della Coppa delle Dame Tag Heuer. Come da tradizione, il nome delle vincitrici è rimasto segreto sino al momento della premiazione che ha assegnato le due coppe e i due elegantissimi orologi Carrera Lady Tag Heuer alla coppia formata da Maria Cristina Zari e Luisa Bioli, vincitrici su Porsche 911 2.2 E Targa. Seconde le argentine Paola Baccanelli e Claramunt sull'Alfa Romeo Giulietta Spider del 1957, e terze le giovanissime Chiara Baccanelli (figlia di Paola) e Maria Bernart anch'esse su Alfa Romeo Giulietta Spider.

Il Premio Grand Prix Navi Veloci, due biglietti per la traversata Genova - Palermo ai primi tre equipaggi della prova di Pergusa, è stato consegnato a:

- **Giuseppe Bellinzoni e Anna Maria Pietropaolo** su Mercedes Benz 190 SL
- **Carlo Maccari e Paola Restelli** su Alfa Romeo 2600 Spider Touring
- **Dieter Glockner e Edith Fiermann** su Bentley 4 ¼ Le Mans Body

Il Gentlemen Driver Lufthansa, due biglietti Lufthansa per destinazioni europee assegnato dagli organizzatori al pilota con maggior fair play, è andato a Helmut e Silveria Buck.

Premiata anche Marta Gazzaretti di 9 anni, la più giovane partecipante navigatrice del papà Luca. Unico intoppo, l'obbligato annullamento - causa maltempo - della sfilata in piazza Teatro Massimo a Catania e della visita alla città.

Un grande successo dunque per la manifestazione giunta al suo 17° anno, seguita dal "Porsche Tribute", quattro giorni - dal 15 al 18 ottobre - dedicata al 40° anniversario della Porsche Turbo.

Ma c'è ancora tanta voglia di agonismo e di cultura in Sicilia... quindi tanta voglia di ripartire con l'organizzazione per la diciottesima edizione.

Arrivederci al 2015! !!





50 ANNI DI SCUDERIA BRESCIA CORSE



DAL 1964 SINONIMO DI SPORT AUTOMOBILISTICO

DOPPIO COMPLEANNO PER LA SCUDERIA BRESCIA CORSE: FONDATA NEL 1964, RICORRONO I SUOI PRIMI 50 ANNI. RIPRESA L'ATTIVITÀ NEL 1994, I SOCI FESTEGGIANO 20 ANNI DI PRESENZA SUI CAMPI DI GARA. ECCO UNA BREVE STORIA DELLA SCUDERIA CON LA LEONESSA DI BRESCIA COME MARCHIO.

La Scuderia Brescia Corse è oggi conosciuta per l'attività nelle competizioni di regolarità per auto storiche. I numerosi successi ottenuti - nel corso degli ultimi vent'anni - hanno contribuito a rinverdire i fasti del sodalizio che primeggiò a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta. Il gruppo condotto da Ugo Gussalli Beretta, attuale Presidente della Scuderia, è costituito esclusivamente da "gentlemen drivers" animati dal più puro dilettantismo, che non disputano competizioni velocistiche riservate alle vetture moderne, ma solo gare di regolarità per auto d'epoca.

Lo stesso Gussalli Beretta, succeduto al primo presidente, Giacomo Bontempi, ha scritto: «Gli scopi del nostro sodalizio sono assai differenti da quelli per i quali nacque l'originale Scuderia. All'atto della fondazione c'è parso opportuno, nell'ambito di un recupero storico di un'epopea bresciana tanto gloriosa, ridare vita ad un nome che rischiava l'oblio.

Nessuno di noi potrebbe certo ripetere le epiche gesta di piloti quali Arturo Merzario, Mario Casoni, Antoine Hezemans o i compianti "Noris", Giacomo Moiola, e "Pam", Marsilio Pasotti: il nostro intento è quello di mantenere vivo il ricordo di una realtà sportiva che seppe destare ammirazione ben oltre i confini della nostra città». Quella della Scuderia Brescia Corse è da considerare una vera e propria leggenda nel campo dell'automobilismo.

La sua storia prese il via nel 1964, quando l'ambiente "corsaiolo" cittadino, non ancora ripresosi dalla perdita della Mille Miglia, era squassato dalle polemiche. L'attività motoristica era in quegli'anni praticamente monopolio della Scuderia Mirabella Mille Miglia di Renzo Castagneto: la *Brescia Corse* nacque, alla prova dei fatti, quasi in antitesi alla *Mirabella* (che continua ancora oggi, sapientemente condotta da Vittorio Palazzani, la sua attività di prima scuderia bresciana).

L'attività agonistica prese il via l'anno seguente, grazie all'impegno dei soci fondatori Alfredo Belponer (presidente), Antonio Bignami e Nino Soldi. »



Alfredo Belponer fondatore e primo Presidente della Scuderia Brescia Corse



Il primi soci della Scuderia

Ebbe inizio quella che può essere definita un'autentica epopea, alimentata dai successi ottenuti anno dopo anno, in un crescendo che ha dell'incredibile, fino al brusco termine dell'avventura.

Per capire cosa ha rappresentato la Scuderia Brescia Corse è sufficiente citare quanto scriveva Manuel Vigiani (il "menestrello della Mille Miglia") nel 1973. Il compianto, Manuel, uno dei più grandi giornalisti bresciani, si dichiarava sorpreso per «... l'entusiasmo con i quali i giovani ammiratori di Brescia Corse, sparsi in tutta Italia, fregiano la loro vagheggiata utilitaria con lo scudetto della scuderia, emblema di sport inteso in senso aperto».

La Scuderia Brescia Corse rappresentò, prima di ogni altra cosa, il sogno di un uomo: Alfredo Belponer, che oltre ad esserne il presidente ne fu il vero e proprio soffio vitale, oltre che l'animatore e il finanziatore.

Belponer, appassionatissimo di motori, investì la sua considerevole fortuna nello sport automobilistico, con lo scopo di portare una scuderia privata ai massimi livelli, fino a competere con le squadre ufficiali. Su "Mille Ruote", l'enciclopedia dell'automobilismo edita dalla Domus (editrice, tra l'altro di Quattroruote e Ruoteclassiche), la Scuderia Brescia Corse è citata come: «... una delle pochissime scuderie private che hanno disputato il Campionato del Mondo Marche». Fu proprio la partecipazione ai campionati mondiali, con vetture prestigiosissime quali la Ford GT 40 o l'Alfa Romeo 33 TT3 (acquistate dalla scuderia per i propri piloti) a portare una modifica nell'emblema della scuderia. »





Come forse qualcuno avrà notato, la prima versione dello scudetto della scuderia - con la leonessa simbolo di Brescia in campo azzurro - è sovrastato dal tricolore e dalla bandiera a scacchi. Alla seconda versione fu aggiunta una striscia blu con tredici stelle dorate.

Questo stemma è riportato sulla copertina di una pubblicazione, chiamata "Antologia 1973", che ritrae in copertina l'Alfa Romeo 33 TT3, equipaggio PAM-Facetti-Zeccoli, sulla pista di Le Mans, pronta per disputare la mitica "24 Heures du Mans".

L'articolo di apertura era, ovviamente, a firma di Vigliani; eccone il testo: «Prima ancora di valutare il bilancio sportivo dell'annata decorsa, che pure è stato ricco di risultati, è il bilancio morale della scuderia che va sottolineato. Lo sport automobilistico non attraversa un momento maiuscolo. Le difficoltà sono molteplici, di ordine generale e di ordine contingente. Le diagnosi del male oscuro che mortifica da vari anni l'attività agonistica conducono a conclusioni di vario genere: regolamenti poco consoni alla realtà umana delle giovani leve di piloti e alla realtà tecnica delle macchine

disponibili; spese di partecipazione crescenti, che rendono il più delle volte proibitivi l'acquisto e la gestione di una macchina da corsa, scarso appoggio da parte di chi detiene i poteri sportivi, atteggiamenti burocratici sempre più ostili per ottenere l'agibilità dei percorsi di gara.

Non mancano medici e referti al capezzale dello sport automobilistico malato. Mancano invece, a nostro avviso, uomini dalla passione autentica, mecenati nel senso nobile del termine, promotori disinteressati e spontanei.

Forse perché i tempi sono cambiati. Perciò fa spicco - come un'eccezione luminosa - il caso di Brescia Corse che ha rappresentato in tutti questi anni un punto di riferimento chiaro nel panorama confuso dell'automobilismo italiano. La scuderia dai colori bianchi azzurri si è conquistata un prestigio indiscusso ed una rinomanza internazionale solo e perché a sorreggere lo slancio dei piloti c'è sempre stato l'apporto concreto, distaccato da ogni secondo fine e alieno da ogni falso scopo, del presidente Alfredo Belponer e dei suoi amici e collaboratori riuniti nel consiglio del sodalizio. Uomo riservato e schivo quanto positivo nei suoi interventi, Belponer sembra aver incarnato - nella conduzione della scuderia - lo stile della discrezione. È diventato un personaggio dell'automobilismo internazionale senza alzare mai la voce - nemmeno in senso traslato - senza perdere compostezza, senza abdicare a una linea di signorilità che, alla distanza, ha dato i suoi frutti. Del dottor Alfredo Belponer si può ben dire che ha preferito esprimersi con la potenza e l'urlo dei motori affidati

ai suoi piloti piuttosto che con la retorica delle belle parole pronunciate a vuoto. Il tempo che passa conferisce dimensioni più vere alla statura degli uomini e alla entità delle cose che hanno saputo fare. Nello sport bresciano la scuderia di Belponer e dei suoi collaboratori - vista in prospettiva - ha rappresentato - come tuttora rappresenta - un ponte ideale di continuità da un passato che si chiama Mille Miglia a un presente che deve essere degno di una tradizione da non dimenticare. Vittorie assolute in decine di gare, in Italia e all'estero, titoli tricolori rinfrescati di anno in anno, partecipazioni a gare blasonate in Italia e all'estero con macchine e piloti di prestigio, »



Alfredo Belponer



valorizzazione di piloti giovani e di firme sicure: ecco quanto ha fatto Brescia Corse per il nome della città che rappresenta, e per il semplice ma pulito ideale dello sport.

Anche questa antologia, come le precedenti, lascia dire ai risultati ciò che Brescia Corse ha realizzato nel '73: due campionati italiani, uno nel Turismo e l'altro nel Gran Turismo Speciale; tre Coppe CSAI nel Turismo Speciale e due nel Gran Turismo Speciale, e ancora una coppa CSAI nella Sport».

Abbiamo voluto riportare quasi integralmente il testo di Vigliani perché rappresenta lo spaccato di un'epoca irripetibile, nella quale - malgrado le difficoltà - lo sport automobilistico viveva i suoi ultimi anni romantici. Il diverso spirito con il quale i protagonisti di allora affrontavano le competizioni rende difficile valutare a distanza di cinquant'anni dopo la storia della Scuderia Brescia Corse. Per quanto l'autofinanziamento di una scuderia apparisse incredibile già a quel tempo, oggi tutto quanto realizzato da Belponer e dai suoi amici sarebbe del tutto irrealizzabile. È sufficiente scorrere i nomi dei piloti che hanno corso per i colori biancoazzurri per intuire lo spessore del sodalizio bresciano. Con in testa quello che deve essere considerato l'alfiere

in assoluto della Scuderia Brescia Corse, il valgoibino Marsilio Pasotti, l'elenco dei piloti è di valore assoluto.

Oltre al citato Pam, che avrebbe potuto ambire a successi ancor maggiori se non avesse privilegiato l'attività imprenditoriale, sulle vetture della scuderia salirono campioni quali Arturo Merzario, Mario Casoni, Antoine Hezemans, Carlo Facetti, Franco Pilone, oltre ai più promettenti "drivers" bresciani, tra i quali (in un affrettato ed incompleto elenco) citiamo: Rino Amighini, Giovanni Anzeloni, Ezio Baribbi, "Bramen" Romano, Stefano Bettoni, Roberto Bontempi, Giovanni Borri, Giuseppe Bossoni, Vincenzo Cazzago, "Lucien" De Gregorio, "York" Lastraioli, Enrico Pasolini, Angelo e Giuseppe Savoldi, "Tambauto" Tambone, Vincenzo Tenchini.

Il declino della gloriosa Scuderia Brescia Corse ebbe inizio a metà degli anni Settanta; gli oltre ottanta piloti del 1972 si ridussero a meno di una decina nel 1976. Problemi personali impedirono a Belponer di seguire, ed alimentare, la sua creatura come avrebbe voluto: la fine fu inevitabile e, per anni, la *Brescia Corse* rimase viva solo nel ricordo degli appassionati. Crediamo che lo stesso Alfredo Belponer abbia avuto un moto di sorpresa quando, verso la fine del 1992, ricevette una telefonata di Ugo Gussalli Beretta. Con grande signorilità - e speriamo con un poco di compiacimento - il Presidente e fondatore della Scuderia Brescia Corse, mancato nel luglio del 2009, concedette ad un gruppo di amici di utilizzare il nome e il logo della sua scuderia nelle competizioni per auto storiche, dapprima nella regolarità e poi anche in pista e nelle cronoscalate. »



Angelo Caffi



ALBO D'ORO SCUDERIA BRESCIA CORSE 1965 -1975

1966:

Campionati Italiani piloti:

Campionato Velocità:

Categoria Turismo classe 500cc: 1° Maurizio Zanetti
Categoria Turismo classe 700 cc: 1° Maurizio Zanetti

Campionato Bresciano:

Trofeo Angelo Maifredi (S.Eusebio, Malegno Borno, Lumezzane): 1° Angelo Caffi

1967:

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche):

Trofeo Montagna: 1° Scuderia Brescia Corse

Campionati Italiani piloti:

Campionato Velocità:

Categoria Turismo classe 500: 1° Cesare Guzzi
Categoria Turismo classe 2000: Ennio Bonomelli

Campionato Bresciano:

Trofeo Angelo Maifredi (S.Eusebio, Malegno Borno, Lumezzane): 1° "Noris" (Giacomo Moioli)

1968:

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche):

Campionato Velocità: 1° Scuderia Brescia Corse
Trofeo Montagna: 1° Scuderia Brescia Corse
Campionato Gran Turismo: 2° Scuderia Brescia Corse

Campionati Italiani piloti:

Campionato Velocità:

Categoria Turismo classe 500: 1° Cesare Guzzi
Categoria Turismo classe 600: 1° Pier Giorgio Poggi
Categoria Turismo classe 850: 1° "Gibi" (Gian Battista Guarneri)
Categoria Gran Turismo cl. 2000: 1° Ennio Bonomelli
Categoria Gran Turismo assoluto: 1° Ennio Bonomelli

1969:

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche):

Campionato Velocità: 1° Scuderia Brescia Corse

Campionati Italiani piloti:

Campionato Velocità:

Categoria Turismo classe 600: 1° Pier Giorgio Poggi
Categoria Turismo classe 850: 1° "Gibi" (Gian Battista Guarneri)
Trofeo Europeo Montagna: 2° Gigi Taramazzo

1970:

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche):

Campionato Montagna: 1° Scuderia Brescia Corse

Campionati Italiani piloti:

Trofeo della Montagna: 1° Luigi Moreschi
Trofeo Europeo Montagna: 2° Franco Pilone

1971:

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche):

Campionato Velocità Gruppo 5 e Gruppo 6 Sport Prototipi: 1° Scuderia Brescia Corse

Coppa C.S.A.I. Gruppo 6 Sport Prototipo:

Classe 2000: 1° Carlo Facetti

Coppa C.S.A.I. Gruppo 4, Gran Turismo:

Classe 1300: 1° Aldo Bersano

Coppa C.S.A.I. Turismo Speciale:

Classe 600: 1° "York" (Maurizio Lastraioli)
Classe 700: 1° Enzo Santucci
Classe 1300: 1° Cosimo Trizio

Campionato Italiano Gruppo 6 Sport Prototipo:

Classe 2000: 1° Carlo Facetti



1972:

Campionato Europeo Marche Vetture Sport:

Classe 2000: 1° Arturo Merzario

Trofeo d' Europa della Montagna:

Gruppo 5 e Gruppo 7: 1° Franco Pilone

Coppa C.S.A.I. Sport:

Classe 3000: 1° Arturo Merzario

Coppa C.S.A.I. Gran Turismo:

Classe 1000: 1° "Nemo" (Camillo Spica)
Classe 1300: 1° Aldo Bersano

Coppa C.S.A.I. Turismo Speciale:

Classe 600: 1° "York" (Maurizio Lastraioli)
Classe 700: 1° Enzo Santucci
Classe 1300: 1° Cosimo Trizio

Campionato F.I.S.A.:

Gruppo 3, classe 1600: 1° "RB" (Roberto Bontempi)

Campionato Italiano Assoluto:

2° Arturo Merzario
6° Carlo Facetti
7° Mario Casoni
8° Enrico Pisolini
8° Antonio Zadra

1973:

Campionato Italiano Sport:

Trofei Sport:

Classe 2000: 1° "Pooki" (Vincenzo Cazzago)

Campionato Italiano Gran Turismo Speciale:

1° assoluto Silvio Artina
Trofei Gran Turismo Speciale:
Classe 1300: 1° Silvio Artina
Classe 3000: 1° Giovanni Borri

Campionato Italiano Turismo Speciale:

1° assoluto Rino Amighini
Trofei Turismo Speciale:
Classe 600: 1° "Piero"
Classe 700: 1° "York" (Maurizio Lastraioli)
Classe 1000: 1° Rino Amighini

Coppa C.S.A.I. Sport:

Classe 2000: 1° "Pooki" (Vincenzo Cazzago)

Coppa C.S.A.I. Gran Turismo:

Classe 1300: 1° Silvio Artina
Classe oltre 2000: 1° Giovanni Borri

Coppa C.S.A.I. Turismo Speciale:

Classe 600: 1° "Piero"
Classe 700: 1° "York" (Maurizio Lastraioli)
Classe 1000: 1° Rino Amighini

1974:

Campionato Italiano Turismo Speciale:

1° assoluto Rino Amighini

Coppa C.S.A.I. Turismo Speciale:

Classe 700: 1° Giuseppe Palmieri

Coppa C.S.A.I. Montagna 1° Zona:

Gruppo 5: 1° Giuseppe Savoldi
Vittorie Assolute: 7
Vittorie di Classe: 49

1975:

Campionato Italiano Gran Turismo Gr.4:

1° assoluto "Tambauto" Giuseppe Tambone

Campionato Italiano Sport Gr.5:

Classe 1600: 1° Giovanni Anzeloni



LA RINASCITA: PROGETTO DI UNA SCUDERIA

Nel 1992, alcuni regolaristi bresciani cominciarono a discutere quali provvedimenti adottare per disporre dei supporti necessari per essere competitivi nelle gare per auto storiche. L'idea nacque anche dalla constatazione che molti piloti concorrenti arrivavano alle gare fornendosi reciproca assistenza tecnica e indossando l'abbigliamento delle prime scuderie. Lo stimolo principale - è bene dirlo - non fu in ogni caso di carattere economico; nessuno pensava a premi o sostegni economici, semplicemente c'era la volontà di fare quadrato con gli amici che condividevano la comune passione.

Al Gran Premio Nuvolari di quell'anno, le premiazioni si svolsero con quasi cinque ore di ritardo, causa ricorsi, discussioni e varie interpretazioni del regolamento. In quelle ore di attesa trascorse nella comune irritazione, i bresciani giunsero alla determinazione di fondare una scuderia. Quella sera fu posta la pietra miliare per la nascita della Scuderia. Per alcuni mesi si tennero incontri, si fecero discussioni e si avanzarono ipotesi.

In quegli anni, tutte le gare erano organizzate sotto l'egida dell'A.S.I.; ciò comportava che tutti i partecipanti alle gare di regolarità fossero iscritti ad un club federato all'Automotoclub Storico Italiano.

Apparve subito chiaro che i club A.S.I. avevano finalità diverse e che, in ogni modo, non

potevano impegnare risorse per i soci più sportivi, una piccola parte rispetto alla totalità degli associati. Mentre in altre città alcuni club fondarono una propria squadra corse, a Brescia si preferì una soluzione indipendente.

Finalmente, nel febbraio del 1993, un gruppo di appassionati, si riunì a cena presso la trattoria Mezzeria di Via Trieste, a Brescia. Attribuire la paternità di un'idea, a oltre dieci anni di distanza è piuttosto difficile; di sicuro quella sera erano presenti tutti coloro che sono elencati tra i soci fondatori, più qualcuno che poi preferì ritirarsi.

L'obiettivo principale fu subito lampante per tutti: portare gli equipaggi bresciani a primeggiare nelle competizioni di regolarità per auto storiche!

Minore concordanza, in quella che può essere definita una storica serata, ci fu sul nome da attribuire alla scuderia che si voleva istituire. Le ipotesi avanzate furono le più disparate, ma nessuno pronunciò il nome Brescia Corse. Tutti desideravano un nome tipicamente bresciano, che identificasse immediatamente

la provenienza degli equipaggi. Alla fine fu avanzato un nome suggestivo, basato sulla considerazione che la regolarità poggia le sue fondamenta sulla determinazione del tempo e che chi disputava le gare era, in fondo, un po' originale...

I regolaristi erano, anzi sono, dei pazzi che misurano il tempo; la traduzione bresciana fu presto fatta, pensando al grande orologio di Piazza della Loggia: i "macc de le ure", che per i non bresciani significa i "matti delle ore". Il nome completo fu quindi "Scuderia Bresciana - Macc de le Ure". Alcuni intervenuti si assunsero l'impegno di informarsi e preparare le pratiche per la definitiva costituzione. »



Ugo Gussalli Beretta



IL NOME SCUDERIA BRESCIA CORSE

Nei mesi successivi, mentre quasi ogni cosa era pronta per la costituzione, una notizia imprevedibile e sensazionale cambiò tutto, quando qualcuno disse: «*Sapete che il marchio Scuderia Brescia Corse è cessato e, al momento, inutilizzato*»?

L'effetto fu dirompente, perché mutava sostanzialmente lo spirito dell'iniziativa, aggiungendo l'elemento mancante.

In effetti, mentre s'ipotizzava la costituzione di

una scuderia, i più attenti avevano compreso che un semplice sodalizio per regolaristi avrebbe avuto una funzione limitata agli scopi di alcuni appassionati. Di certo non avrebbe potuto svolgere quei ruoli di riferimento culturale e recupero storico, assolutamente meritori e qualificanti di tutto ciò che riguarda l'automobilismo d'epoca.

L'idea piacque subito a tutti, in particolare a coloro che avevano preso parte o assistito alle imprese della Scuderia Brescia Corse negli anni Sessanta e Settanta.

Ad avvertirne ancor maggiormente il fascino furono forse i più giovani, quelli che da bambini guardavano ammirati le automobili che ostentavano lo scudetto bianco e azzurro. Anche se, di fatto, la nuova scuderia era pronta per essere operativa, si decise di rinviare l'atto costitutivo ufficiale, alla presenza di un notaio, allo scopo di verificare la possibilità di chiamarla Brescia Corse. Così, le prime gare del 1993 furono disputate in una sorta di "mutua assistenza" tra i soci della costituenda scuderia, pur senza nessuna forma di ufficialità; nel frattempo furono avviate le necessarie verifiche sulla Scuderia Brescia Corse. »

SOCI FONDATORI:

Massimiliano Albuzza
Angelo Alquati
Silvia Annibaletto
Donato Benetti
Valerio Bocelli
Giacomo Bontempi
Roberto Carrara
Giovanni Casavola
Ezio Cominotti
Bruno Ferrari
Roberto Gaburri
Giuseppe Gallinari
Franco Gussalli Beretta
Ugo Gussalli Beretta
Fulvio Maifrini
Paolo Mazzetti
Paolo Mazzoldi
Roberto Paoletti
Giampiero Ognibene
Giuliano Ponzoni
Fabio Salvinelli
Silvestro Specchia
Laura Scotuzzi
Roberto Vesco



Le auto dei soci all'interno della Beretta Armi di Gardone dove la Scuderia ha sede



I Soci Fondatori nel 1994

Si scoprì così che l'attività sportiva era terminata tra il 1976 e il 1977, mentre la scuderia era stata ufficialmente sciolta nel 1979; dopo tale data nessuno aveva rivendicato il marchio che, quindi, era del tutto libero.

Per i fondatori della nuova scuderia ciò non era però sufficiente; anche se legalmente il marchio era utilizzabile, non ci si voleva impossessare di un nome tanto glorioso senza ottenere il consenso di chi lo aveva reso celebre.

Fin dall'inizio fu chiarito che l'operazione doveva connotarsi come il recupero storico di un'epopea bresciana tanto gloriosa. Ridare vita ad un nome che rischiava l'oblio non significava certo ripetere le epiche gesta di grandi piloti.

I nuovi soci - esclusivamente "gentlemen drivers" animati dal più puro dilettantismo - non disputavano competizioni velocistiche riservate alle vetture moderne, ma solo gare di regolarità per vetture d'epoca.

Si ritenne quindi di contattare il presidente e fondatore della prima Scuderia Brescia Corse, Alfredo Belponer. Alcuni mesi trascorsero nel tentativo di rintracciarlo, in quanto Belponer non viveva a Brescia da anni. Il contatto avvenne grazie ad Enrico Pasolini, uno dei migliori piloti della vecchia scuderia.

Quando fu raggiunto, Belponer chiese informazioni sulle persone che erano in procinto di rifondare la scuderia e sui loro scopi. Avute le risposte desiderate da Ugo Gussalli Beretta, suo vicepresidente all'atto della fondazione della Scuderia Brescia Corse nel 1965, Alfredo



Il Consiglio durante una riunione dell'ottobre 2014

Belponer si dichiarò «Ben lieto e nulla oppone all'uso del nome e del marchio della Scuderia Brescia Corse cessata il 20.5.1979».

Confortati dall'approvazione e dal compiacimento dell'illustre predecessore, i "rifondatori" procedettero a costituire regolarmente la Scuderia Brescia Corse davanti al notaio dell'Automobile Club di Brescia, presso la sede di Via XXV Aprile, con la formula dell'associazione sportiva. Contestualmente la scuderia fu iscritta negli appositi registri della C.S.A.I., la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana.

Come richiesto dalle norme vigenti, furono nove i soci che firmarono alla presenza del notaio l'atto costitutivo e il primo statuto della Scuderia. Considerato che non tutti poterono essere presenti quel giorno, si stabilì di considerare soci »



I soci della Scuderia nel 2003

fondatori della scuderia tutte le ventiquattro persone che avevano preso parte agli incontri di fine 1992 e inizio 1993.

Il primo problema fu quello di trovare una sede per la scuderia. Grazie alla disponibilità di Giacomo Bontempi, Presidente dell'Automobile Club di Brescia, la sede fu fissata proprio in Via XXV Aprile, fino a quando non fosse stato possibile reperire una sede propria. La prima assemblea elesse il direttivo, acclamando Giacomo Bontempi quale primo presidente.

Proprio come nel 1965, Ugo Gussalli Beretta fu nominato vicepresidente, così come Roberto Vesco, Paolo Mazzetti segretario, Valerio Bocelli direttore tecnico e Silvestro Specchia tesoriere. Ezio Cominotti e Roberto Gaburri furono eletti consiglieri insieme a Roberto Carrara, già consigliere nel 1965.

Fulvio Maifrini, Roberto Paoletti e Giuseppe Gallinari furono nominati probiviri della scuderia.

Gli altri soci fondatori furono Massimiliano Albuzza, Angelo Alquati, Silvia Annibaletto, Donato Benetti, Giovanni Casavola, Bruno Ferrari, Franco Gussalli Beretta, Paolo Mazzoldi, Giampiero Ognibene, Giuliano Ponzoni, Fabio Salvinelli e Laura Scotuzzi.

Il nuovo Consiglio Direttivo della Scuderia decise immediatamente di attribuire il titolo di Presidente Onorario ad Alfredo Belponer. Con la precisa volontà di offrire un tributo d'ammirazione per chi rese grande il nome della nostra città sui campi di gara di tutto il mondo, fu deciso di attribuire il titolo di Socio Onorario a ciascuno dei piloti della prima Scuderia Brescia Corse, senza esclusione, che ne avessero fatto richiesta.

Mentre su un fronte si lavorava per il nome da dare alla nuova scuderia, sull'altro venivano messi a fuoco i programmi e i dettagli necessari per l'inizio dell'attività.

A giugno del 1993, partì la prima comunicazione rivolta ai possibili nuovi soci.

Nella seconda parte della stagione la scuderia era ormai operativa, anche se le procedure burocratiche proseguirono fino all'inizio della stagione successiva.

Nel frattempo furono studiate tutte le insegne della scuderia, dagli adesivi e le placche per le vetture, fino all'abbigliamento per le gare. Ovviamente, per sostenere un programma di tale consistenza si avvertì l'esigenza dell'intervento finanziario di alcune aziende che intendessero associare il proprio nome a quello della scuderia.

La soluzione fu trovata in casa, senza troppa difficoltà: Ugo Gussalli Beretta e Fulvio Maifrini garantirono l'immediata disponibilità delle loro aziende, rispettivamente Armi Beretta e Ruote Mille Miglia, ad una sponsorizzazione che - al momento - fu frutto più di generosità che di pianificazione.

Un gesto apprezzato da tutti i soci, in quanto nessuno poteva allora prevedere quale sarebbe stato il futuro della scuderia.

Qualche mese ancora fu necessario per sistemare le pratiche: il sette aprile 1994 fu firmato l'atto che sanciva ufficialmente la rinascita della Scuderia Brescia Corse.

Poche settimane dopo, lo scudetto bianco e azzurro è tornato a campeggiare nel miglior posto dove possa apparire: la fiancata di un'automobile. ■■



Riunione del Direttivo ospiti del Presidente Ugo Gussalli Beretta nell'ottobre 2014

VITTORIE ASSOLUTE

PILOTI SCUDERIA BRESCIA CORSE 1965-1976

ANNO	GARA	PILOTA	VETTURA
1965	Castell'Arquato-Vernasca	Nanni Nember	FERRARI 250 GTO/64
1965	Scalata Colle S. Eusebio	Nanni Nember	FERRARI 250 GTO/64
1965	Antignano-Monte Burrone	Nanni Nember	FERRARI 250 GTO/64
1965	Scalata Colle S. Eusebio	Nanni Nember	FERRARI 250 GTO/64
1965	Trofeo Lumezzane	Nanni Nember Oddone Sigala ex aequo	FERRARI 250 GTO/64 FERRARI 250 LM
1965	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	Angelo Caffi	ALFA ROMEO GIULIA SUPER QUAD.
1966	Scalata Colle S. Eusebio	Mario Casoni	FORD GT40
1966	Coppa Trossi - Corsa al Santuario di Graglia	Angelo Caffi	ABARTH 2000
1966	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	Mario Casoni	FORD GT40
1966	Coppa Luigi Fagioli	Mario Casoni	FORD GT40
1967	Pieve S. Stefano-Passo dello Spino	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE CARRERA 6
1967	Scalata Colle S. Eusebio	Mario Casoni	FERRARI DINO 206 S
1967	Coppa Enna - Autodromo Pergusa	Nino Vaccarella Umberto Maglioli	FORD GT 40
1967	Castione-Passo Presolana	Mario Casoni	FERRARI DINO 206 S
1967	Corsa della Castellana -Trofeo Orvieto	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 906 CARRERA 6
1968	Castell'Arquato-Vernasca	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 906 CARRERA 6
1968	Antignano-Monte Burone	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 906 CARRERA 6
1968	Trofeo Chevron Coppa Luigi Feraboli (Accelerazione e km lanciato)	"Moxee" (Vincenzo Cazzago)	PORSCHE 911 2000
1969	Circuito Puerto de la Cruz - Tenerife	Ennio Bonomelli	PORSCHE 911R 2000
1969	Scalata Colle S. Eusebio	Ennio Bonomelli	PORSCHE 906 CARRERA 6
1969	Savona-Cadibona	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1969	Trieste-Opicina	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1969	Vittorio Veneto-Cansiglio	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1969	Course de côte Col de l'Orme (F)	Luigi Taramazzo	ABARTH 2000 SPORT
1969	Garessio_Colle S. Bernardo	Luigi Taramazzo	ABARTH 2000 SPORT
1969	Coppa B. Carotti	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1969	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1969	Cronoscalata del Monte Maddalena	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1969	Coppa Alpe del Nevegal	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1969	Castione-Passo Presolana	Giuseppe Schenetti	PORSCHE 906 CARRERA 6
1970	Trofeo Schell - Monza	"Pal Joe" (Giovanni Palazzoli)	FIAT ABARTH 1000
1970	Grand Prix de la Montagne Toulone-Coudoux (F)	Luigi Taramazzo	ABARTH 2000 SPORT
1970	Coppa del Chianti Classico	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1970	Coppa A.C. Verona - Monza	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 910 CARRERA 6
1970	Coppa Trossi - Corsa al Santuario di Graglia	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1970	Course de côte Mont Doré (F)	Luigi Taramazzo	ABARTH 2000 SPORT
1970	Tolmezzo-Verzegnis	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 910 CARRERA 6
1970	Bormio-Passo dello Stelvio	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 907 2400
1970	Freiburg-Schauinsland (D)	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1970	Bolzano-Passo della Mendola	"Pam" (Marsilio Pasotti)	ABARTH 2000 SPORT
1970	Trofeo Scarfiotti - Sarnano-Sassotetto	"Gibi" (G. Battista Guarneri)	ABARTH 2000 SPORT
1970	Bassano-Montegrappa	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1970	Salita Monte Boniaco	"Pam" (Marsilio Pasotti)	ABARTH 2000 SPORT
1970	Garessio_Colle S. Bernardo	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1970	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 907 2400
1970	Cronoscalata del Monte Maddalena	"Pam" (Marsilio Pasotti)	ABARTH 2000 SPORT
1970	Coppa Alpe del Nevegal	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 907 2400
1970	Coppa Leopoldo Carri - Monza	Carlo Facetti	ABARTH 2000 SPORT
1970	Tolentino Colle Paternò	Edoardo Lualdi	ABARTH 2000 SPORT

1970	Coppa A.C. Torino	Franco Pilone	ABARTH 2000 SPORT
1971	Trofeo della Neve	Aldo Bersano	BMW 2002
1971	Course de côte d'Ampus-Draguignan (F)	Franco Pilone	ABARTH 3000 SPORT PROTOTIPO
1971	Coppa A.C. Piemonte	Franco Pilone	ABARTH 3000 SPORT PROTOTIPO
1971	Course de côte de Montseny (F)	Mario Casoni	PORSCHE 908 3000
1971	Gran Premio della Repubblica	Carlo Facetti	CHEVRON B 19 2000
1971	Coppa del Chianti Classico	Franco Pilone	ABARTH 3000 SPORT PROTOTIPO
1971	Coppa A.C. Verona - Monza	Sergio Zerbini	PORSCHE 910 CARRERA 6 2000
1971	Castell'Arquato-Vernasca	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 908 3000
1971	Trento-Bondone	Carlo Facetti	CHEVRON B 19 2000
1971	Bormio-Passo dello Stelvio	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 908 3000
1971	Altipiani di Asiago	Antonio Zadra	LOLA T 210 2000
1971	Coppa Carotti Rieti-Terminillo	Franco Pilone	ABARTH 3000 SPORT PROTOTIPO
1971	Cronoscalata Svolte di Popoli	Carlo Facetti	CHEVRON B 19 2000
1971	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	"Pam"	FERRARI 512 M
1971	Trofeo Scarfiotti - Sarnano-Sassotetto	Carlo Facetti	CHEVRON 1300
1971	Cronoscalata del Monte Maddalena	"Pam"	ABARTH 3000 SPORT PROTOTIPO
1971	Coppa Nissena	Carlo Facetti	CHEVRON B 19 2000
1972	Coppa G.T. e Sport - Monza	"Pooky" (Vincenzo Cazzago)	DE TOMASO PANTERA 5700
1972	Coppa della Sila	Carlo Facetti	ABARTH-OSELLA 2000
1972	Bormio-Passo dello Stelvio	"Noris" (Giacomo Moioli)	PORSCHE 908 3000
1972	Camp. Europeo G.P. Dijon Circuito Prenois (F)	Arturo Merzario	ABARTH-OSELLA 2000
1972	Camp. Europeo Coppa Città di Enna Autodromo Pergusa	Arturo Merzario	ABARTH-OSELLA 2000
1972	Gran Premio di Misano	Arturo Merzario	ABARTH-OSELLA 2000
1972	Cronoscalata Svolte di Popoli	Carlo Facetti	ABARTH-OSELLA 2000
1972	Coppa M. Costa San Gregorio-Burcei	Franco Locci	CHEVRON B 21 2000
1972	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	"Pam" (Marsilio Pasotti)	ABARTH-OSELLA 2000
1972	Cronoscalata del Monte Maddalena	Arturo Merzario	ABARTH-OSELLA 2000
1972	Camp. Europeo Amoc Martini International Trophy, Silverstone (GB)	Arturo Merzario	ABARTH-OSELLA 2000
1973	Trofeo Città di Orvieto	Gianfranco Trombetti	ABARTH-OSELLA 2000
1973	Coppa Città di Misano - Camp. It. Sport	"Pooky" (Vincenzo Cazzago)	LOLA T290 2000
1973	Bormio-Passo dello Stelvio	Stefano Bettoni	CHEVRON 1600
1973	Coppa Italia a Vallelunga	Mario Litrico	ALFA ROMEO GTA 1300
1973	Coppa Olivari (Campuomu)	Franco Locci	CHEVRON B23
1973	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	"Pam" (Marsilio Pasotti)	ALFA ROMEO 33 TT3
1973	Cronoscalata del Monte Maddalena	"Pam" (Marsilio Pasotti)	ALFA ROMEO 33 TT
1973	Giro d'Italia	Mario Casoni/Piero Minganti	De Tomaso-Ovoro Pantera GTS Ford V8 5.0
1973	Memorial Bandini - Misano	"Pooky" (Vincenzo Cazzago)	LOLA T290 2000
1973	Trofeo Texaco - Varano	"Lucien" (Luciano De Gregorio)	AMS 1000
1973	Coppa Leopoldo Carri - Monza	Enzo Santucci	FIAT 128 1150
1973	Coppa del Chianti Classico	Gianfranco Trombetti	ABARTH-OSELLA 2000
1973	Coppa Nissena - Caltanissetta	Mario Litrico	ALFA ROMEO GTA JUNIOR
1973	Campionato Italiano - Vallelunga	Gianfranco Trombetti	ABARTH-OSELLA 2000
1973	Coppa Umbria - Magione	"Bramen" (Romano Bartoli)	PORSCHE 911 CARRERA
1974	Trofeo Tirrena- Vallelunga	Oscar Pedersoli	FORMULA ITALIA
1974	Coppa Umbria - Magione	"Tambauto" Giuseppe Tambone	Porsche Carrera RSR 2.9
1974	Trofeo Fagioli - Gubbio-Madonna della Cima	Gianfranco Trombetti	Osella PA 2 Abarth
1974	Trofeo Varano Melegari	Gianfranco Trombetti	Osella PA 2 Abarth 2000
1975	Coppa Città di Enna - Pergusa	Mario Casoni	Porsche 908/4 turbo
1975	Coppa Campagnano - Vallelunga	Mario Casoni	Porsche 908/4 turbo
1974	Coppa Nissena	Carlo Facetti	LOLA FERRARIS T290 2000
1976	Trofeo Morelli - Varano	Giovanni Anzeloni	OSELLA PA 3 BMW 2000
1976	Trofeo A.C. Parma - Varano	Giovanni Anzeloni	OSELLA PA 3 BMW 2000
1976	Bormio-Passo dello Stelvio	Giuseppe Savoldi	ABARTH-OSELLA PA 3 1600
1976	Camp. Europeo GT - Misano	"Tambauto" Giuseppe Tambone	PORSCHE 934 B6 3.4 TURBO

VITTORIE ASSOLUTE PILOTI SCUDERIA BRESCIA CORSE 1993-2013

ANNO	VITTORIE
1993	5
1994	7
1995	6
1996	9
1997	6
1998	8
1999	7
2000	8
2001	7
2002	8
2003	6
2004	4
2005	9
2006	9
2007	4
2008	10
2009	4
2010	6
2011	7
2012	12
2013	8



Franca Boni e sua figlia Monica hanno dominato per anni le classifiche femminili, battendo pure molti maschietti

Roberto Gaburri vanta un secondo posto alla Mille Miglia



Bruno e Carlo Ferrari hanno portato alla Scuderia la vittoria più prestigiosa, la Mille Miglia

PODI GRANDI EVENTI SCUDERIA BRESCIA CORSE 1993-2013

ANNO	MILLE MIGLIA	GP NUVOLARI	WINTER MARATHON
1993		3°	
1993	1°	3°	1°
1994	2°	3°	
1995	2° - 3°		
1996	3°	2°	1°
1997		2°	1°
1998		3°	
1998		2°	
1999		1° - 2° - 3°	2° - 3°
2000	2°	3°	2°
2001	2°	2° - 3°	
2002	3°	3°	1°
2003	2°	2°	
2003		3°	2° - 3°
2004	3°		
2005		1°	2°
2007	3°	3°	
2008		2°	2°
2009	1°	1°	
2010		1°	
2011	2°		



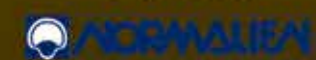
A tutti Voi

La Scuderia Brescia Corse: 185

ACCERENZI VALERIO
AIME FRANCO
AIME CARLO
ALBUZZA MASSIMILIANO
APPODIA MARINO
ARCANGELI GUIDO
BAROZZI ENNIO
BARZIZA MONICA
BECCHETTI MARCO
BECCHETTI SIMONE
BELUSSI GIANPIETRO
BENETTI ALBERTO
BENETTI DONATO
BERTOLA ERNESTO
BERTOLI SANDRO
BETTINSOLI MASSIMO
BIGONI CRISTIAN
BOCELLI VALERIO
BOGLIOLI MARIO
BOLOGNA ANTONIO
BONI FRANCA
BONOMI ALDO
BONOMI MARIO
BONOMI MARTA
BONOMI TARCISIO
BONOMI SIMONE
BONTEMPI MASSIMILIANO
BRESCIANI DONATELLA
BRICCHETTI VINCENZO
BRUNORI DINO
CAPPONI CLAUDIO
CHERUBINI CRISTIANA
CHERUBINI GIUSEPPE
CIBALDI ENZO
COLPANI MATTIA
COLPANI MAURIZIO
CONSOLI ENRICO
CRISTIANO PAOLO
DELL'AGLIO SILVIO
DONATI ACHILLE
FEDERICI PIERNARCISO
FERRARI BRUNO
FORESTI PIETRO
FRAGNI MARCO
GABURRI MARIA
GABURRI ROBERTO
GANDOLFI FLAVIO
GATTA MARCO
GHIRARDI ALESSANDRO
GIANSENTE MAURO
GIOVANELLI CESARE
GIRARDI ALESSANDRO
GNUTTI MARCO EVANGELISTA
GNUTTI RENATO
GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE
GUSSALLI BERETTA FRANCO
GUSSALLI BERETTA UGO
LAMBERTI ALESSANDRO
MAFFEZZOLI ALESSANDRO
MAGIONAMI ELENA
MARINELLI VALERIO
MARINELLI STEFANO
MARINI BRUNO
MAZZETTI PAOLO
MAZZOLDI PAOLO
MILANI PIERGIULIO
NESSI FERRUCCIO
OLIVINI GIULIO
PASINI EZIO
PASOTTI MARIA VITTORIA

PELI OSVALDO
PERLETTI EZIO
PERLETTI RICCARDO
PIARDI EZIO
PICCINELLI EUGENIO
PONTIROLI ANGELO
PONZONI GIULIANO
PRETI ADRIANO
RAMPONI ORESTE
RANGHETTI MAURIZIO
REVERBERI VITTORIO
REBUFFONI ANTONELLA
RIZZINELLI FABIO
SBALZER MASSIMILIANO
SBARDOLINI PATRIZIA
SCALVENZI GIUSEPPE
SCHIFFER DAVIDE
SCIO ENRICO
SEDDIO CLAUDIO
SENECI ANGELO
SIMONELLI ANGELO
SMORTO ANTONIO
TAGLIETTI GIORGIO
TOMASONI MARIO
TOSI ENNIO
UBERTI GIOVANNI
VINCOLI ARMANDO
VINCOLI LAURA
VOLPI ALBERTO
ZAPPA SERGIO

BAROZZI
OROLOGI



RUBINETTERIE
BRESCIANE

SIFRAL

BERETTA

Grazie



SCUDERIA BRESCIA CORSE
www.scuderiabresciacorse.it

GRAN PREMIO ANNALISA GNUTTI 16° TROFEO AIDO MEMORIAL MONICA GIOVANELLI 28 settembre 2014



Da diciassette anni, con una pausa nel 2013, l'appuntamento di fine settembre con il Trofeo Aido è sinonimo di qualità delle vetture partecipanti - modelli d'eccezione costruiti fino al 1961 - e bellissimi tracciati tra le montagne, le valli e i laghi bresciani. Quest'anno, il Trofeo è stato pure la prima manifestazione del Challenge Aido Autostoriche. A comporre questa sfida, una sorta di mini-campionato, sono cinque gare lombarde: Trofeo Aido, Campagne e Cascine, Coppa Franco Mazzotti, Trofeo Foresti e Coppa dei Castelli Pavesi. Molti eventi per auto storiche supportano iniziative benefiche o di solidarietà. Nel caso del Trofeo Aido si è verificato il processo inverso: operando in un territorio come quello bresciano, considerato culla del motorismo storico, il Gruppo Aido di Gardone Val Trompia ha identificato in una gara per vetture d'epoca il migliore metodo per promuovere gli ideali della donazione degli organi.

«Fu facile ottenere l'aiuto di alcuni appassionati della Scuderia Brescia Corse; così, nel 1997, prese il via la corsa, da sempre intitolata a Monica Giovanelli, con particolare riguardo per le vetture sport e anteguerra», spiega il Presidente del Comitato Organizzatore, Dino Brunori (socio del Club Mille Miglia).



Ugo Gussalli Beretta
e Donato Benetti su
Mercedes 300 SEL 839
del 1966

Bruno e Carlo Ferrari
hanno vinto il Trofeo
Aido 2014 su Bugatti
T 37 del 1927



Aldo Bonomi e Angelo Simonelli
su Lancia Aprilia del 1949



Osvaldo Peli e Nicola Dora
su Fiat 508 S Coppa Oro del 1934



Giuseppe e Simona Cherubini
su Fiat 1100 TV del 1955

Il programma 2014 prevedeva partenza da Gardone VT e arrivo a Sarezzo, dopo un tracciato tutto verso Nord - fino a Tione - e ritorno, toccando i laghi di Garda, Idro e Ledro.

La manifestazione bresciana, che coniuga sportività e solidarietà, ha visto al via una settantina di equipaggi: a vincere è stato Bruno Ferrari che, sulla Bugatti T37 del 1927, ha preceduto Daniele Peli su Lancia Ardea del 1949 e Osvaldo Peli su Fiat 508 S Coppa Oro del 1937.

Le classifiche complete sono disponibili su www.trofeoaido.org. II



Roberto e Benedetta Gaburri su Abarth 750 Zagato del 1957



Massimo Bettinsoli e Emanuele Peli su
Fiat 508 S Coppa Oro del 1934



Flavio e Francesca Gandolfi
su Siata Daina GS del 1952



Achille Donati e Patrizia Verzeletti
su Siata Daina GS del 1952



Ennio Barozzi e Orietta Malavasi
su Triumph TR2 del 1954



Stefano Marinelli e Marta Lazzaroni
su OSCA 1500 MT4 2AD



Gobbi Manuela e Marta Piardi
su Fiat Giannini 750 del 1937



Marco Gatta e Luigi Maffina
su Jaguar XK120 OTS del 1953



Daniele Treccani e Antonella Rebuffoni
su MG A del 1960



Ennio Tosi e Gianluca Ballini
su Siata Daina GS del 1952

CHALLENGE 2014 **aido** 2015 AUTOSTORICHE

CINQUE GARE DI REGOLARITÀ LOMBARDE UNITE PER UNA NUOVA SFIDA ALL'INSEGNA DI PASSIONE, BELLE AUTOMOBILI E SOLIDARIETÀ



TROFEO AIDO - www.trofeoaido.org
La "Corsa per la Vita", 28 Settembre 2014

Campagne e Cascine 2014
XII^a Coppa 3T
Autostoriche Cremona



CAMPAGNE E CASCINE - www.scuderia3t.it
Campionato Italiano CSAI, 4-5 Ottobre 2014



COPPA F. MAZZOTTI - www.clubmillemiglia1949.it
Rievocazione Gran Premio Brescia, 11 Ottobre 2014



TROFEO FORESTI - www.trofeoforesti.it
In memoria di Elda e Guido, 22 Marzo 2015



COPPA DEI CASTELLI PAVESI - www.scuderiablackeagles.it
Campionato Italiano CSAI, Aprile 2015

CHALLENGE AIDO - ESTRATTO DEL REGOLAMENTO.

Ogni manifestazione, nel rispetto della propria autonomia e tradizione, è prova valida per il Challenge.

L'iscrizione al Challenge è gratuita ed automatica per tutti i piloti che prenderanno il via ad almeno due delle cinque gare del Challenge.

Fermi restando i Regolamenti Particolari di Gara delle singole manifestazioni, riguardo le vetture accettate, possono partecipare al Challenge veicoli identificati dalla CSAI come appartenenti ai raggruppamenti da primo (ante 1946) al quinto (fino al 1972).

La classifica finale sarà determinata dal punteggio conseguito in ogni singola gara, ottenuto sommando i punti relativi al posto in classifica con il bonus fisso di partecipazione. Al termine della stagione concorrono alla formazione della classifica i tre migliori risultati ottenuti nel totale delle gare più tutti i punteggi di partecipazione. Il regolamento completo del Challenge AIDO sarà pubblicato su siti delle cinque gare.





CHALLENGE AIDO AUTOSTORICHE 2014-2015

Cinque gare di regolarità lombarde unite per una nuova sfida all'insegna di passione, belle automobili e solidarietà

«Unendo le forze, con gli amici, si combatte la crisi, ci si diverte insieme, si organizza qualcosa di speciale con belle auto e - cosa che più conta - si sostengono gli ideali della solidarietà». In breve, così gli organizzatori di cinque gare italiane di regolarità **CSAI** hanno annunciato la nascita del **Challenge AIDO Autostoriche**.

A comporre questa sfida, una sorta di mini-campionato sull'asse Brescia-Cremona-Pavia, saranno cinque gare lombarde, in ordine di apparizione: **Trofeo AIDO**, **Campagne e Cascine**, **Coppa Franco Mazzotti**, **Trofeo Foresti** e **Coppa dei Castelli Pavesti**.

La prima edizione sarà disputata a cavallo delle stagioni **2014-2015**, iniziando il **28 settembre** con il **Trofeo Aido "Monica Giovannelli"**: la sedicesima edizione della **"Corsa per la Vita"**, come sempre organizzata dal **Gruppo Aido di Gardone V.T. (BS)**.

Secondo appuntamento, il **4 e 5 ottobre**, è stata la gara cremonese **"Campagne e Cascine - XII Coppa 3T"**, organizzata dalla **Scuderia 3T Cremona** e valida per il Campionato Italiano CSAI.

Una settimana dopo, l'**11 ottobre**, è andata in scena la sesta edizione della **"Coppa Franco Mazzotti"**, rievocazione del **Gran Premio Brescia**, sul percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia della **Mille Miglia 1940**, organizzata dal **Club della Mille Miglia Franco Mazzotti**.

Nella primavera del **2015**, saranno tenuti gli altri due appuntamenti del **Challenge AIDO Autostoriche**: il **22 Marzo** sarà la volta del secondo **"Trofeo Foresti"**, per **Elda e Guido Foresti**; l'organizzazione sarà curata dalla società bresciana **Alte Sfere**.

A chiudere, in **aprile**, sarà un'altra tra le più classiche gare di regolarità, la **"Coppa dei Castelli Pavesti"**, valida per il campionato Italiano CSAI, organizzata per la venticinquesima volta dalla **Scuderia Black Eagles** di Stradella (PV).

Saranno classificati per il Challenge i piloti che prenderanno parte ad almeno tre gare: ai vincitori assoluti e a quelli delle varie categorie saranno riservati premi d'eccezione. Nel ricordare i fini benefici, gli organizzatori hanno affermato che: *«I piloti saranno gli ambasciatori dell'Aido contro i pregiudizi e per la solidarietà umana»*.

Il regolamento sarà pubblicato sui siti delle cinque manifestazioni:

www.trofeoaido.org, www.scuderia3t.it, www.coppafrancomazzotti.it,
www.trofeoforesti.it e www.scuderiablackeagles.it .



British Racing Green

Triumph • MG • Austin Healey • Jaguar



Via 1° Maggio, 60 - 25038 Rovato (BS) - Tel. 030 / 7700291 / 541 - Fax 030 / 7703493
www.brgspares.it - brgmoss@libero.it

Sponsor Ufficiale VI Coppa Franco Mazzotti

Pochi club possono vantare sessantacinque anni di storia: nel 1949, per volere di Aymo Maggi, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto, fu fondato il "Club Mille Miglia Franco Mazzotti", in memoria del quarto fondatore della Mille Miglia, il conte Franco Mazzotti, abbattuto con il suo aereo in un'azione di guerra sul Canale di Sicilia, nel 1942.

Nel 2009, il Club lanciò la Coppa Franco Mazzotti, sul circuito del "1° Gran Premio Brescia" che si corse nel 1940 sul triangolo Brescia, Cremona, Mantova, Brescia, unico percorso (da percorrere nove volte) diverso dal tradizionale tracciato Brescia-Roma-Brescia della Mille Miglia.

Belle auto, una tradizione e un passato storico di primordine, grande attenzione sia per i concorrenti che privilegiano gli aspetti sportivi - con cinquanta-nove prove in un giorno - sia per chi preferisce quelli turistici, con numerose soste gastronomiche nei 263 km di percorso.

A vincere sono stati Giovanni Mocerì, neo socio del Club Mille Miglia e Daniele Bonetti, già socio da qualche anno, su Lancia Aprilia del 1938.

«I principali obiettivi delle nostre gare sono questi: rievocare la grande epopea della nostra storia, offrire una componente sportiva impegnativa e selettiva e coccolare i concorrenti nei tratti di trasferimento», ha commentato il Presidente del Club Mille Miglia, Mario Omati.

RIEVOCAZIONE DEL 1° GRAN PREMIO BRESCIA 1940 VI^A COPPA FRANCO MAZZOTTI

BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA 11 Ottobre 2014



A sinistra: Silvia Marini e Rutger Houtkamp



A destra: la Riley 9 Brooklands Speed di Ferruccio e Carlo Nesi

COPPA FRANCO MAZZOTTI SEMPRE NEL SEGNO DI STORIA, SPORT E OSPITALITÀ

Rievocare il Gran Premio Brescia del 1940, il circuito che - in quell'anno "incastrato" nella seconda guerra mondiale - fu comunque teatro della Mille Miglia, unico percorso (da percorrere nove volte) diverso dal tradizionale tracciato Brescia-Roma-Brescia della Mille Miglia. Come vuole la tradizione, forte ormai di sei edizioni, la Coppa Franco Mazzotti si è disputata lo scorso 11 ottobre sul circuito Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, con una "licenza" franciacortina per raggiungere a Chiari Villa Mazzotti, casa natale di Franco Mazzotti,

uno dei quattro moschettieri "padri" della Mille Miglia. Organizzata come sempre dal Club Mille Miglia, la gara (57 prove di regolarità classica e due prove di media) ha visto al via cinquantacinque vetture con una qualità media piuttosto elevata: è decisamente raro, nelle gare di una sola giornata, poter ammirare addirittura sedici vetture anteguerra; un dettaglio che, dal punto di vista strettamente motoristico, ha portato al via esemplari di straordinario valore come una Bugatti T37, un'Alfa Romeo 6C 1750, una Fiat 508 Coppa Oro ma pure una Lancia Aurelia B20, icona dell'automobilismo sportivo italiano del dopoguerra. Anche dal punto di vista sportivo la gara ha potuto contare su interpreti di assoluto livello: da mister "10 Mille Miglia" Giuliano Canè, all'erede designato Giovanni Mocerì, senza dimenticare Bruno Ferrari, Alberto Riboldi e Alessandro Gamberini, fresco vincitore del Campionato Grandi Eventi. Luogo di partenza era il Museo Mille Miglia: qui, insieme alle vetture d'epoca, potevano essere ammirate le "vespe faro basso" partecipanti al raduno indetto dal Vespa Club di Chiari, che ha preso anch'esso il via dal Museo dopo la Coppa Mazzotti. »



Le tre Lancia Aprilia del 1938 di Canè-Galliani, Mocerì-Bonetti e Cavalleri-Meini in fila alla partenza dal Museo Mille Miglia



Le "vespe faro basso" partecipanti al raduno indetto dal Vespa Club di Chiari

La manifestazione, minacciata dal maltempo, ha lasciato Brescia per raggiungere la Franciacorta e da lì arrivare a Villa Mazzotti dopo aver affrontato un buon numero di prove cronometrate, che hanno messo a dura prova i concorrenti alle prese con prove decisamente lente e per questo diverse rispetto a quelle tradizionali.

Nel parco della magione dei Mazzotti (proprietari, negli anni '20, anche dell'Isotta Fraschini) si è svolto il Trofeo Raoul Patrizi, dedicato all'ideatore della gara, scomparso la sera antecedente la prima edizione. Da Villa Mazzotti, la carovana ha percorso un tratto della nuovissima BreBeMi fino a tornare a Brescia e da lì immettersi sullo storico circuito del Gran Premio Brescia del 1940. Da Brescia a Poncarale, con caffè offerto da Colpani Motori, a Manerbio, quindi Isola Dovarese con un suggestivo controllo orario (con merenda ristoratrice) nella splendida piazza del centro storico. Una sosta decisamente gradita che ha fatto da preludio alle prove sullo sterrato all'interno del Parco dell'Oglio, senza dubbio il momento più emozionante e appagante dell'intera manifestazione. Di seguito, in direzione Mantova, la mitica curva delle Grazie e quindi via verso Brescia sotto una pioggia incessante attraversando Goito, Castiglione e Montichiari fino »

Ultimi controlli prima del via



Arturo Cavalli e Petronilla Pezzotti

Valerio Bocelli e Claudio Uberti in Castello a Brescia



Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti sfilano davanti a Villa Mazzotti a Chiari



A sinistra:
Ezio Stefano e Marco Piardi
In basso:
Alessandro Gamberini e
Leonardo Fabbri



COPPA FRANCO MAZZOTTI

all'arrivo in piazza Mercato, cuore cittadino, dopo aver effettuato tre prove, decisive per l'esito della gara, sotto il diluvio in cima al Castello di Brescia.
"Epicentro" della storia del Club Mille Miglia, l'Hotel Vittoria ha ospitato le premiazioni che hanno sorriso come lo scorso anno a Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti, vincitori al fotofinish su una Lancia Aprilia del 1938 davanti agli emiliani Alessandro Gamberini e Leonardo Fabbri, su Fiat 508C del 1937. Sul terzo gradino del podio sono saliti i bresciani Tiberio Cavalleri e Cristina Meini, al volante di una Lancia Aprilia, mentre si è dovuto accontentare del quarto posto l'equipaggio formato da Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini, su Fiat Balilla del 1933, al comando della gara fino a tre prove dal termine. «È stata una gara molto difficile - ricorda il vincitore Giovanni Mocerì - la Coppa Mazzotti si è sempre distinta per avere prove molto tecniche che quest'anno erano molto lente ed inducevano all'errore. Devo dire che Riboldi ha avuto una condotta di gara eccellente sin dall'inizio ma nelle ultime prove è incappato in un errore mentre noi abbiamo limitato i danni ritrovandoci con una vittoria inaspettata. Ci tenevamo a vincere questa gara per la seconda

volta: è organizzata da amici, Brescia ormai è la mia seconda città». Nel corso della serata, sono stati assegnati anche i vari trofei dedicati a sponsor e amici del Club: grande commozione per Valerio Bocelli, vincitore del Trofeo Roberto Paoletti, socio del Club scomparso lo scorso anno, con il quale aveva condiviso anni di amicizia e di gare. Il gioco dei cronometri, il buio e la pioggia della serata bresciana durante le tre prove sul Castello hanno voluto che fosse proprio il Direttore Sportivo della Brescia Corse ad essere il migliore in un Trofeo che senza dubbio non dimenticherà. Oltre a quelli dei comuni interessati dal passaggio della manifestazione, dal Comune di Chiari che offre la disponibilità della Villa Mazzotti, a quello di Brescia, la VIª Coppa Mazzotti ha ricevuto il patrocinio del Senato della Repubblica Italiana, della Regione Lombardia e della Provincia di Brescia. Le classifiche complete sono disponibili sui siti www.clubmillemiglia1949.it e www.coppafrancomazzotti.it . II

Silvio e Cristian Dell'Aglio



LA FRECCIA ROSSA

RINGRAZIAMENTI

I nostri primi ringraziamenti sono indirizzati alle aziende che hanno sponsorizzato la manifestazione, certamente più per amicizia e comune passione che per investimento pubblicitario: UBI-Banco di Brescia, BMW Italia, Battistella, B&B, Silvio Dell'Aglio, Law Firm, Rubinetterie Bresciane, Mast, Acciaierie Valbruna, VGV, Grasselli Srl, British Racing Green, Cavalli Elettroerosioni, Fashion District - Mantova Outlet, Ietic e Hotel Vittoria. Oltre che a tutte le amministrazioni comunali dei comuni attraversati, una particolare riconoscenza la rivolgiamo alle amministrazioni di Chiari, Castiglione delle Stiviere e Isola Dovarese.

La cena nella Sala delle Rose dell'Hotel Vittoria

In particolare, oltre che ai Sindaci, grazie a Emanuele Arrighetti (Chiari) ed Enrico Baetta (Isola Dovarese).

Identica gratitudine la esprimiamo all'Automobile Club di Brescia: oltre ad ospitare il Club - fin dalla fondazione - ci ha fornito ogni supporto logistico richiesto, co-organizzando la corsa.

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

Infine, grazie a Anna Vitale e a tutti i collaboratori del Club, al Direttore di Gara Ernesto Cinquetti, al Giudice Unico Giuseppe Scutra, ai medici Dott. Fabio Beccalossi e Dott. Claudio Ascolti, agli Agenti della Polizia Stradale e a quelli della Polizia Locale di Brescia e delle località attraversate, ai Commissari di Percorso e ai Cronometristi di Crono Car Service che, con il loro impegno, ci hanno consentito di divertirci. ||

Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini



Club della "Mille Miglia,"
FRANCO MAZZOTTI
FONDATO NEL 1949



VI^a COPPA FRANCO MAZZOTTI
Rievocazione del 1° Gran Premio Brescia 1940
BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA



Gara di Regolarità Classica a Calendario Nazionale CSAI PROGRAMMA:

VENERDI 10 Ottobre (FACOLTATIVO)

Gara valida per il

CHALLENGE
2014 **aido** **2016**
AUTOSTORICHE

Ore 17:00 - 19:30
Verifiche ante gara al Museo Mille Miglia, Brescia.

Ore 20:00
Aperitivo.

Ore 20:45
Cena con piatti tipici bresciani.

Pernottamento (se richiesto).



SABATO 11 OTTOBRE

Ore 8:00 - 9:30:
Verifiche presso il Museo Mille Miglia, Brescia. Prima Colazione.

Ore 9:45: Briefing equipaggi.

Ore 10:30:
C.O. 1 Partenza della prima vettura dal Museo Mille Miglia, Brescia.
- Prove Cronometrate al Museo. **Trofeo Gianni Marzotto.**
- Prove Cronometrate a Rodengo Saiano.
- Prove Cronometrate alla Mandolossa. **Trofeo Rubinetterie Bresciane.**
- Prove Cronometrate a Rovato. **Trofeo British Racing Green.**

Ore 12:00:
Chiari, Villa Mazzotti, residenza di Franco: Colazione a buffet.

Ore 12:50:
C.O. 2 - Prove Cronometrate nel Parco della villa. **Trofeo Paolo Patrizi.**
- Prove Cronometrate a Poncarale. **Trofeo D. Zeneri e Colpani Motori.**
- Prove Cronometrate a Manerbio. **Trofeo Giño Munaron.**

Ore 15:30:
Sosta con merenda in Piazza Matteotti a Isola Dovarese.

C.O. 3 - Prove Cronometrate nel Parco dell'Oglio.
- Prove Cronometrate a Rodigo. - Prove Cronometrate a Ceresara.
- Prove Cronometrate a Castiglione delle Stiviere.
- Prove Cronometrate Castello di Brescia. **Trofeo Roberto Paoletti.**
- Prove Cronometrate Automobile Club Brescia.

Ore 18:50:
C.O. 4: Arrivo prima vettura in Piazza della Vittoria a Brescia.

Ore 19:30: Aperitivo.

Ore 20:00: Cena presso l'Hotel Vittoria. **A seguire, Premiazioni.**

Con il Patrocinio di:

Senato della Repubblica
Regione Lombardia Sport

COPPA FRANCO MAZZOTTI
GRAN PREMIO BRESCIA 1940
2014

UBI Banco di Brescia
BMW
ACCIAIERIE VALBRUNA
RUBINETTERIE BRESCIANE
MAST
Peli
battistella
MOTORSTORICA
ietici
GRASSELLI

Other logos include: B&B, SILVIO DELL'AGLIO, LAW FIRM MODENA, FASHION DISTRICT, CAVALLI elettroerosioni, British Racing Green, and various regional and national symbols.



1° Gran Premio 'BRESCIA, delle MILLE MIGLIA
28 Aprile 1940 - XVIII

Map labels: BRESCIA, Castenedolo, Bagnolo, Montichiari, Castiglione s.S., Pederzoli, Pontenovo, Collo, Mantova, Castellaccio, Aurcaria, Bozzolo, Popeno, CREMONA.

GRAN PREMIO BRESCIA
PELLE MILLE MIGLIA
BRESCIA 28 Aprile 1940 A. XVIII!



Flavio Gandolfi e Dino Brunori

Giovanni Luca Murru e Massimo Destro Castaniti





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, tranciatura, 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



GLI APRIPISTA, Paolo Mazzetti - Lancia Delta Integrale Evoluzione, Silvestro Specchia - Ferrari 208 GTS



1 BUGATTI T37 - 1927, Ferrari Bruno - Foresti Cesare



2 BNC 527 MONZA - 1927, Murru Giovanni Luca - Destro Castaniti Massimo



3 RILEY 9 BROOKLANDS SPEED - 1928, Nessi Ferruccio - Nessi Carlo



4 ALFA ROMEO 6C 1750 GT - 1930, Piardi Ezio Stefano - Piardi Marco



9 FIAT BALILLA 508 S - 1933, Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo



10 RILEY SPRITE LYNX - 1937, Cruyt Dominique - Cruyt Micheline



11 FIAT GIANNINI 750 - 1937, Gobbi Manuela - Riboldi Riccardo



14 FIAT 508C - 1937, Gamberini Alessandro - Fabbri Leonardo



5 RALLY NC SPORT - 1931, Bocelli Valerio - Uberti Claudio



7 FIAT 508 COPPA ORO - 1934, Peli Osvaldo - Peli Francesco



15 LANCIA APRILIA - 1938, Cané Giuliano - Galliani Lucia



16 LANCIA APRILIA - 1938, Mocerì Giovanni - Bonetti Daniele



8 FIAT BALILLA COPPA D'ORO - 1935, Piona Emanuel - Colpani Mattia



18 LANCIA APRILIA - 1938, Cavalleri Tiberio - Meini Cristina



19 FIAT 500 A SPORT - 1938, Sala Ezio - Cioffi Gianluca



20 **MT TB - 1939**, Ermini Massimo - Carrega Bertolini Alberto



24 **JAGUAR XK 120 SPORT - 1953**, Gatta Marco - Maffina Luigi



25 **TRIUMPH TR2 SPORT - 1954**, Piccinelli Eugenio - Pellini Ottorino



28 **LANCIA AURELIA B 20 GT**, Nolli Paolo - Magoni Fabio



23 **SIATA DAINA GRAN SPORT - 1952**, Gandolfi Flavio - Brunori Dino



26 **TRIUMPH TR2 SPORT - 1954**, Zaglio Alberto - Zaglio Silvano Maria



28 **PEUGEOT 203 C - 1955**, Sutter Beat - Haller Markus



29 **TRIUMPH TR2 SPORT - 1955**, Barbiero Silvano - Barbiero Patrizia



32 **PORSCHE 356 SPEEDESTER - 1955**, Preti Adriano Angelo - Preti Alessandro



30 **PORSCHE 356 PRE A - 1955**, Girardi Alessandro - Mastellini Simonetta



33 **AUSTIN HEALEY 100 - 1956**, Bonzi Laura - Miglioli Sara



40 **PORSCHE 356 A - 1959**, Cristiano Paolo Cesare - Luna Valentina



41 **LANCIA FLAMINIA SPORT ZAGATO - 1960**, Lorini Gianluca - Bossoni Giovanni



42 **PORSCHE 356 ROADSTER - 1960**, Colpani Maurizio / Losio Miriam



43 **MG A 1600L - 1960**, Treccani Daniele - Rebuffoni Antonella



35 **DEVIN PORSCHE SPYDER - 1957**, Schwarz Hermann - Matzelberger Thomas



36 **FIAT 1100 - 1957**, Palmieri Giovanni - Ferrari Umberto Dario



37 **FIAT 100/103 E ZAGATO - 1957**, Gerardini Luciano - Moretti Alessandro



38 **LOTUS LE MANS ELEVEN - 1957**, Cavalli Arturo - Pezzotti Petronilla



45 **PORSCHE 356 C - 1964**, Tosi Ennio - Ballini G. Luca



46 JAGUAR E-TYPE - 1962, Dell'Aglio Silvio - Dell'Aglio Silvio



47 VOLKSWAGEN KARMANN GHIA COUPE' - 1964, Magionami Elena - Maremmani Fabio



51 PORSCHE 911 S - 1966, Iacovelli Walter - Bertoletti Teresina



52 FERRARI DINO 246 GT - 1970, Fabbris Romana - Prevato Claudio



48 TRIUMPH SPITFIRE MK2 - 1965, Tomaselli Paolo - Tosoni Marco



49 PORSCHE 356 - 1963, Houtkamp Rutger - Marini Silvia



53 PORSCHE 911 TARGA - 1970, Benetti Donato - Cocca Luigi Angelo



54 ALFA ROMEO JUNIOR ZAGATO - 1971, Steinbacher Franz - Steinbacher Riki



50 PORSCHE 912 - 1966, Stove Christian Henrich - Berloni Stove Manuela



55 LANCIA FULVIA HF - 1971, Paoletti Marco - Melzani Anna



56 FIAT DINO 246 GT - 1967, Rizzardi Paolo - Procuranti Marco



57 MINI COOPER - 1973, Canini Giovanni - Canini Chiara



58 MINI COOPER - 1973, Cherubini Giuseppe - Cherubini Cristiana



59 TRIUMPH SPITFIRE - 1973, Marciano' Nicoletta - Zanetti Elena



60 LANCIA S2 - 1975, Maggi Giuseppe - Righete Mario



62 BMW 635 - 1980, Patrizi Luca - Specchia Marco



61 PORSCHE 911 - 1979, Belussi Gianpietro - Capuzzi Andrea



Since 1991.

Mast is a corporate group organized into three specific business units *Mast Sport, Mast Finiture, Mast General Contractor*

Specialist in the Sport Constructions with more than 500 football fields in synthetic turf made



Flero, Brescia
www.mastgruppo.it
www.mastsport.com

Since 2010 a partner and supporter of



CLASSIFICA ASSOLUTA TOP CAR (con coefficiente anno vettura)

COPPA FRANCO MAZZOTTI - Trofeo Banco di Brescia - BRESCIA - 11 OTTOBRE 2014

Pos.	N°	EQUIPAGGIO	VETTURA TIPO	Penalità	RAGGR. Posizione	DRIVER Posizione
1	16	Moceri Giovanni - Bonetti Daniele	LANCIA APRILIA	228	1 1°	TOP 1°
2	14	Gamberini Alessandro - Fabbri Leonardo	FIAT 508C	245	1 2°	TOP 2°
3	18	Cavalleri Tiberio - Meini Cristina	LANCIA APRILIA	259	1 3°	A 1°
4	9	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	FIAT BALILLA 508 S	275	1 4°	TOP 3°
5	7	Peli Osvaldo - Peli Francesco	FIAT 508 COPPA ORO	340	1 5°	TOP 4°
6	5	Bocelli Valerio - Uberti Claudio	RALLY NC SPORT	366	1 6°	A 2°
7	24	Gatta Marco - Maffina Luigi	JAGUAR XK 120 SPORT	369	2 1°	A 3°
8	19	Sala Ezio - Cioffi Gianluca	FIAT 500 A SPORT	382	1 7°	A 4°
9	36	Palmieri Giovanni - Ferrari Umberto	FIAT 1100	406	2 2°	B 1°
10	25	Piccinelli Eugenio - Pellini Ottorino	TRIUMPH TR2 SPORT	426	2 3°	A 5°
11	42	Colpani Maurizio - Losio Miriam	PORSCHE 356 ROADSTER	444	3 1°	A 6°
12	45	Tosi Ennio - Ballini G.Luca	PORSCHE 356 C	479	4 1°	A 7°
13	8	Piona Emanuel - Colpani Mattia	FIAT BALILLA COPPA D'ORO	544	1 8°	A 8°
14	3	Nessi Ferruccio - Nessi Carlo	RILEY 9 BROOKLANDS SPEED	559	1 9°	NC 1°
15	51	Iacovelli Walter - Bertolotti Teresina	PORSCHE 911 S	575	5 1°	A 9°
16	50	Stove Christian - Berloni Stove Manuela	PORSCHE 912	600	5 2°	NC 2°
17	23	Gandolfi Flavio - Brunori Dino	SIATA DAINA GRAN SPORT	644	2 4°	C 1°
18	58	Cherubini Giuseppe - Cherubini Cristiana	MINI COOPER	748	6 1°	NC 3°
19	30	Girardi Alessandro - Mastellini Simonetta	PORSCHE 356 PRE A	767	2 5°	B 2°
20	56	Rizzardi Paolo - Procuranti Marco	FIAT DINO 246 GT	775	5 3°	NC 4°
21	49	Houtkamp Rutger - Marini Silvia	PORSCHE 356	821	4 2°	NC 5°
22	1	Ferrari Bruno - Foresti Cesare	BUGATTI 37	902	1 10°	NC 6°
23	37	Gerardini Luciano - Moretti Alessandro	FIAT 100/103 E ZAGATO	1.120	2 6°	NC 7°
24	53	Benetti Donato - Cocca Luigi Angelo	PORSCHE 911 TARGA	1.142	5 4°	NC 8°
25	32	Preti Adriano Angelo - Preti Alessandro	PORSCHE 356 SPEEDESTER	1.157	2 7°	NC 9°
26	40	Cristiano Paolo Cesare - Luna Valentina	PORSCHE 356 A	1.288	3 2°	B 3°
27	33	Bonzi Laura - Miglioli Sara	AUSTIN HEALEY 100	1.471	2 8°	B 4°
28	4	Piardi Ezio Stefano - Piardi Marco	ALFA ROMEO 6C 1750 GT	1.614	1 11°	NC 10°
29	38	Cavalli Arturo - Pezzotti Petronilla	LOTUS LE MANS ELEVEN	1.678	2 9°	NC 11°
30	20	Ermini Massimo - Carrega Bertolini Alberto	MG TB	1.681	1 12°	NC 12°
31	59	Marcianò Nicoletta - Zanetti Elena	TRIUMPH SPITFIRE	1.730	6 2°	C 2°
32	41	Lorini Gianluca - Bossoni Giovanni	LANCIA FLAMINIA ZAGATO	1.772	3 3°	NC 13°
33	11	Gobbi Manuela - Riboldi Riccardo	FIAT GIANNINI 750	1.799	1 13°	NC 14°
34	55	Paoletti Marco - Melzani Anna	LANCIA FULVIA HF	1.814	5 5°	NC 15°
35	47	Magionami Elena - Maremmi Fabio	VW KARMANN GHIA	1.953	4 3°	NC 16°
36	2	Murru Giovanni - Destro Castaniti Massimo	BNC 527 MONZA	2.239	1 14°	B 5°
37	57	Canini Giovanni - Canini Chiara	MINI COOPER	2.654	6 3°	NC 17°
38	26	Zaglio Alberto - Zaglio Silvano Maria	TRIUMPH TR2 SPORT	2.708	2 10°	D 1°
39	27	Nolli Paolo - Magoni Fabio	LANCIA AURELIA B 20 GT	2.716	2 11°	NC 18°
40	46	Dell'Aglio Silvio - Dell'Aglio Cristian	JAGUAR E-TYPE	2.920	4 4°	NC 19°
41	35	Schwarz Hermann - Matzelberger Thomas	DEVIN PORSCHE SPYDER	3.134	2 12	NC 20°
42	10	Cruyt Dominique - Cruyt Micheline	RILEY SPRITE LYNX	3.178	1 15°	NC 21°
43	43	Treccani Daniele - Rebuffoni Antonella	MG A 1600	3.254	3 4°	NC 22°
44	48	Tomaselli Paolo - Tosoni Marco	TRIUMPH SPITFIRE MK2	4.410	4 5°	NC 23°
45	61	Belussi Gianpietro - Capuzzi Andrea	PORSCHE 911	5.131	7 1°	NC 24°
46	54	Steinbacher Franz - Steinbacher Riki	ALFA ROMEO JUNIOR ZAGATO	5.457	5 6°	B 6°

Pos.	N°	EQUIPAGGIO	VETTURA TIPO	Penalità	RAGGR. Posizione	DRIVER Posizione
47	28	Sutter Beat - Haller Markus	PEUGEOT 203 C	7.359	2 13°	NC 25°
48	52	Fabbris Romana - Prevato Claudio	FERRARI DINO 246 GT	11.803	5 7°	NC 26°
NC	15	Cané Giuliano - Galliani Lucia	LANCIA APRILIA	-	1 -	TOP -
NC	29	Barbiero Silvano - Barbiero Patrizia	TRIUMPH TR2 SPORT	-	2 -	NC -
NC	60	Maggi Giuseppe - Righete Mario	LANCIA FULVIA MONTECARLO	-	7 -	NC -
NC	62	Patrizi Luca - Patrizi Andrea	BMW 635	-	7 -	NC -

CLASSIFICA CATEGORIA VETTURE SPORT - Coppa Andrea Curami

4	9	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	FIAT BALILLA 508 S	275	1 4°	TOP 3°
5	7	Peli Osvaldo - Peli Francesco	FIAT BALILLA 508 COPPA ORO	340	1 5°	TOP 4°
6	5	Bocelli Valerio - Uberti Claudio	RALLY NC SPORT	366	1 6°	A 2°
8	19	Sala Ezio - Cioffi Gianluca	FIAT 500 A SPORT	382	1 7°	A 4°
13	8	Piona Emanuel - Colpani Mattia	FIAT BALILLA COPPA D'ORO	544	1 8°	A 8°
14	3	Nessi Ferruccio - Nessi Carlo	RILEY 9 BROOKLANDS SPEED	559	1 9°	NC 1°
17	23	Gandolfi Flavio - Brunori Dino	SIATA DAINA GRAN SPORT	644	2 4°	C 1°
22	1	Ferrari Bruno - Foresti Cesare	BUGATTI 37	902	1 10°	NC 6°
29	38	Cavalli Arturo - Pezzotti Petronilla	LOTUS LE MANS ELEVEN	1.678	2 9°	NC 11°
30	20	Ermini Massimo - Carrega Bertolini Alberto	MG TB	1.681	1 12°	NC 12°
33	11	Gobbi Manuela - Riboldi Riccardo	FIAT GIANNINI 750	1.799	1 13°	NC 14°
36	2	Murru Giovanni - Destro Castaniti Massimo	BNC 527 MONZA	2.239	1 14°	B 5°
41	35	Schwarz Hermann - Matzelberger Thomas	DEVIN PORSCHE SPYDER	3.134	2 12	NC 20°

CLASSIFICA COPPA DELLE DAME - Trofeo Contessa Camilla Maggi

27	33	Bonzi Laura - Miglioli Sara	AUSTIN HEALEY 100	1.471	2 8°	B 4°
31	59	Marcianò Nicoletta - Zanetti Elena	TRIUMPH SPITFIRE	1.730	6 2°	C 2°

CLASSIFICA Trofeo Giannino Marzotto (Prove Cronometrate Museo Mille Miglia)

11	42	Colpani Maurizio - Losio Miriam	PORSCHE 356 ROADSTER	444	3 1°	A 6°
NC	15	Cané Giuliano - Galliani Lucia	LANCIA APRILIA	-	1 -	TOP -
4	9	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	FIAT BALILLA 508 S	275	1 4°	TOP 3°

CLASSIFICA Trofeo Rubinetterie Bresciane (Prove Cronometrate Gussago-Mandolossa)

1	16	Moceri Giovanni - Bonetti Daniele	LANCIA APRILIA	228	1 1°	TOP 1°
2	14	Gamberini Alessandro - Fabbri Leonardo	FIAT 508C	245	1 2°	TOP 2°
10	25	Piccinelli Eugenio - Pellini Ottorino	TRIUMPH TR2 SPORT	426	2 3°	A 5°

CLASSIFICA Trofeo British Racing Green (Prove Cronometrate Rovato)

11	42	Colpani Maurizio - Losio Miriam	PORSCHE 356 ROADSTER	444	3 1°	A 6°
NC	15	Cané Giuliano - Galliani Lucia	LANCIA APRILIA	-	1 -	TOP -
1	16	Moceri Giovanni - Bonetti Daniele	LANCIA APRILIA	228	1 1°	TOP 1°

CLASSIFICA Trofeo Raoul Patrizi (Prove Cronometrate Villa Mazzotti)

4	9	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	FIAT BALILLA 508 S	275	1 4°	TOP 3°
5	7	Peli Osvaldo - Peli Francesco	FIAT 508 COPPA ORO	340	1 5°	TOP 4°
8	19	Sala Ezio - Cioffi Gianluca	FIAT 500 A SPORT	382	1 7°	A 4°

CLASSIFICA Trofeo F.lli Zeneri (Prove Cronometrate Poncarale)

4	9	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	FIAT BALILLA 508 S	275	1 4°	TOP 3°
7	24	Gatta Marco - Maffina Luigi	JAGUAR XK 120 SPORT	369	2 1°	A 3°
6	5	Bocelli Valerio - Uberti Claudio	RALLY NC SPORT	366	1 6°	A 2°



CLASSIFICA Trofeo Colpani Motori (Prove Cronometrate Poncarale)

9	36	Palmieri Giovanni - Ferrari Umberto	FIAT 1100	406	2	2°	B	1°
15	51	Iacovelli Walter - Bertolotti Teresina	PORSCHE 911 S	575	5	1°	A	9°
NC	15	Cané Giuliano - Galliani Lucia	LANCIA APRILIA	-	1	-	TOP	-

CLASSIFICA Trofeo Gino Munaron (Prove Cronometrate Manerbio)

4	9	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	FIAT BALILLA 508 S	275	1	4°	TOP	3°
24	53	Benetti Donato - Cocca Luigi Angelo	PORSCHE 911 TARGA	1.142	5	4°	NC	8°
6	5	Bocelli Valerio - Uberti Claudio	RALLY NC SPORT	366	1	6°	A	2°

CLASSIFICA Trofeo Roberto Paoletti (Prove Cronometrate Castello di Brescia)

6	5	Bocelli Valerio - Uberti Claudio	RALLY NC SPORT	366	1	6°	A	2°
16	50	Stove Christian - Berloni Stove Manuela	PORSCHE 912	600	5	2°	NC	2°
2	14	Gamberini Alessandro - Fabbri Leonardo	FIAT 508C	245	1	2°	TOP	2°



11 OTTOBRE 2014
VI^ COPPA FRANCO MAZZOTTI
GARA DI REGOLARITA' SUL PERCORSO
BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA
RIEVOCAZIONE DEL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

1940 - 2014 GP BRESCIA

CHALLENGE 2014-aido 2015 AUTOSTORICHE

28 Aprile 1940, la BMW 328 Touring di Huschke von Hanstein, vince il 1° Gran Premio Brescia

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.coppafranco Mazzotti.it



I vincitori: Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti



Alessandro Gamberini e Leonardo Fabbri, secondi assoluti



Cristina Meini e Tiberio Cavalleri, terzi, premiati da Alfredo Coppellotti



Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini, quarti classificati



Osvaldo e Francesco Peli, quinti assoluti



Laura Bonzi e Sara Miglioli, vincitrici della Coppa delle Dame



Nicoletta Marciànò ed Elena Zanetti, seconde della classifica femminile



Giuseppe e Cristiana Cherubini, vincitori di raggruppamento



Maurizio e Miriam Colpani, vincitori di due Trofei: Marzotto e British Racing Green



Ferruccio e Carlo Nessi, dal Canton Ticino, primi stranieri classificati



Tavolata di soci all'Hotel Vittoria



Anna Vitale, Franco Lucini e il "team allestimenti"



Il Giudice Unico Beppe Scutra, Paolo Mazzetti e il Direttore di Gara Ernesto Cinquetti



Fabio Beccalossi e Claudio Ascolti, medici di gara



Max Bontempi assiste alla manutenzione della BMW 635 dei Patrizi



Pasquale Zaccone, per una volta fotografato...



Daniele Bonetti brinda alla vittoria con Fulvia Loda Gelmini

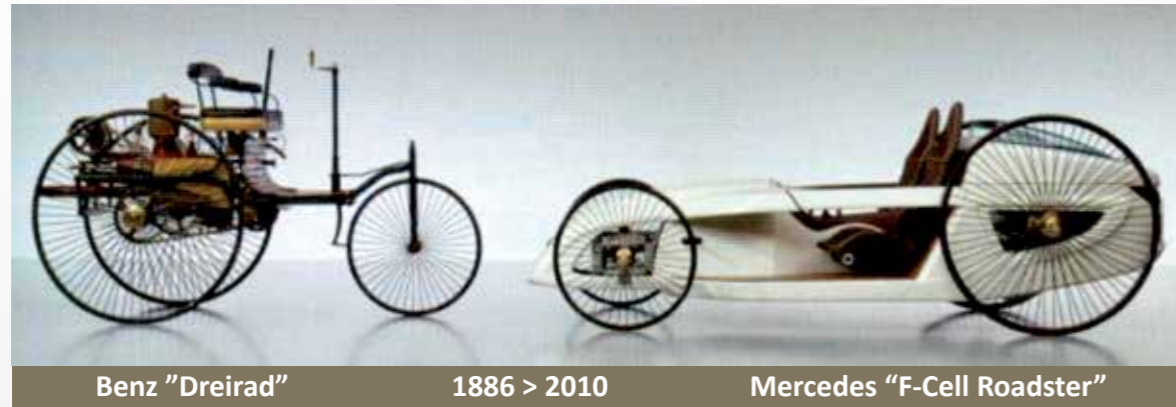


Antonella Rebuffoni e Roberto Gaburri



Tra la commozione della sala, il Trofeo Paoletti è stato vinto dal suo amico Valerio Bocelli, in coppia con Claudio Uberti (vicino ad Alfredo Coppellotti). A consegnarlo sono stati i figli di Roberto Paoletti, Marco e Simona, e la sua compagna Monica

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 'L'Automobile sostenibile di un Sogno' 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
- Capitolo 4: Le competizioni nel periodo 1878-1920: marketing o laboratorio? maggio 2014

In questo numero della **Freccia Rossa** continuano le competizioni degli anni 1895 e 1896. Con la pagina 119 concludiamo la relazione della famosissima corsa Paris-Bordeaux-Paris del 1895, iniziata nell'edizione precedente. Poi proseguiamo con la prima gara italiana Torino-Asti-Torino. Queste pagine scritte in francese sono state tradotte da Letizia Giani, con l'aiuto di Laura Bonzi e Massimo Meli.



Davanti alla Villa Mazzotti a Chiari, la Riley Lynx Sprite di Michou e Dominique Cruyt durante la Coppa Mazzotti 2014.

1895 Parigi-Bordeaux-Parigi: Marketing o Laboratorio?

Sotto l'aspetto del **Marketing**, il bilancio fu quanto meno oggetto di dibattito:

- » I primi della classifica passarono inosservati, anche se **Peugeot** si era prodigata a sfruttare ognuna delle sue vittorie (v.pubbl.).
- » Quello che più colpì l'immaginazione, fu il trionfo del motore a benzina nei primi otto piazzamenti (**Peugeot, Panhard & Levassor e Roger-Benz**)....

» ...e la totale disfatta dei 'vaporisti'. Solo la **Bollée** riuscì a terminare il percorso ma nell'anonimato totale, perché nessuno spettatore aveva voluto aspettare pazientemente per due giorni il suo arrivo.

Sotto l'aspetto del **Laboratorio**, la corsa Parigi-Bordeaux-Parigi ha segnato la storia:

- » La **Jeantaud** elettrica, seppur preparata con minuzia (v.pag.113), fu la più sfortunata. Costretta ad una mezza giornata di fermo a Orléans per una riparazione che poi si rivelò pessima a seguito dell'incidente a Parigi (v.pag.115), la vettura proseguì tranquillamente la sua strada fino a Bordeaux senza che l'equipaggiamento elettrico desse il minimo segno di affaticamento.
- » Due innovazioni avevano permesso alla **Panhard & Levassor** di fare la differenza: un bicilindrico 4cv **Daimler-Phoenix** più leggero di 1.206cm³ che girava a 800 invece che a 400rpm e un carburatore a getto inventato da Maybach. Insoddisfatto sulle salite, Levassor aggiunse una quarta velocità e si orientò verso il più potente motore a 4 cilindri.
- » Armand Peugeot, al quale Levassor aveva continuato a fornire il vecchio motore **Daimler** di 3,5cv, fu contrariato quando scoprì l'esistenza del più moderno Phoenix e il giorno stesso decise di rompere definitivamente questa dipendenza accelerando la concezione di un motore 'casalingo al 100%'.
- » La sperimentazione del primo 'road-book' della storia immaginato da **Bollée** (v.pag.114).
- » Parigi-Bordeaux-Parigi era la prima corsa a prevedere una logistica completa con 11 controlli ai passaggi, rilievi cronometrici e stazioni di rifornimento (coke, carburante, acqua, alimentazione...). Il suo comitato organizzatore costituì il nucleo fondatore dell'Automobile Club de France (ACF).
- » Se la Parigi-Rouen fu il trampolino della Parigi-Bordeaux-Parigi, quest'ultima divenne il **Laboratorio** di tutte le future competizioni 'di città in città', tra queste, le illustri corse 'Gordon Bennett', sia per la loro preparazione (giornali, associazioni, costruttori, politici, regolamenti...), sia per il loro aspetto logistico (comunicazione, rifornimento, controlli...).
- » **Michelin** (v.foto) fu squalificato a seguito dell'aiuto esterno ricevuto quando dovette cambiare dei raggi. Tutto questo comunque non intaccò la sua gioia per aver concluso il tragitto nel termine stabilito di 100 ore. I fratelli Michelin consideravano la corsa come un **Laboratorio** a grandezza naturale per pneumatici smontabili. Questo test avrebbe permesso di vincere lo scetticismo di tutti ad eccezione di Emile Levassor che dopo la corsa affermò: "Vos boudins, j'y crois de moins en moins" (Credo sempre meno ai vostri tubolari).



La replica di André Michelin fu immediata. Lanciò un messaggio di **Marketing** vero e proprio che provocò ilarità generale:

"fra dieci anni tutte le vetture viaggeranno su pneumatici".

È vero, con il senno di poi questo slogan poteva apparire ridicolo....

visto che sarebbero stati sufficienti solo cinque anni!

Che cosa ricordare della Torino-Asti-Torino 1895? Marketing o Laboratorio?

- Se la corsa Torino-Asti-Torino precede la Parigi-Bordeaux-Parigi di 24 giorni, non ne ha però alcuna caratteristica. Alcuni punti del regolamento, redatti dai promotori della bicicletta, si ispiravano più alla corsa Parigi-Rouen tranne che su un punto essenziale.
- Non importa l'anticipazione della corsa, bisognava che l'Ing. Sacheri fosse determinato a lanciare iniziative simili mentre l'industria automobilistica non era ancora nata in Italia?
- Occorreva essere determinati a intraprendere, contrariamente alla Francia, iniziative simili senza beneficiare del minimo supporto giornalistico?
- Bisognava essere visionari per considerare la velocità come unico criterio di competizione, quando il regolamento della Parigi-Rouen intendeva limitare la velocità media a 14 km orari?
- Bisognava essere visionari per immaginare che il pubblico italiano, sebbene mal informato dalla stampa, si appassionasse presto agli sport meccanici?
- Bisognava essere visionari per scegliere Torino, futura capitale dell'automobile italiana?

Tuttavia a breve termine l'industria italiana non approfittò dell'iniziativa, al contrario di Gottlieb Daimler, la cui presenza era dovuta a pure ragioni di **Marketing**.

- Dal punto di vista del **Laboratorio** e visto il rilievo del percorso, il motore Phoenix della 'Riemenwagen' era probabilmente quello da 3 cavalli (1.025cc/v.p120).
- Tre settimane prima che il quadriciclo **Michelin** effettuasse il suo test 'a grandezza naturale' alla Parigi-Bordeaux-Parigi, il biciclo **Hildebrand & Wolfmüller** era già equipaggiato con pneumatici prodotti dalla tedesca **Veith** su licenza **Dunlop**.
- In mancanza di dettagli tecnici, è difficile spiegare la debolezza del break **la Staffetta** con le prime predenze del percorso, visto che generalmente è proprio sulle salite che i 'vaporisti' riuscivano a prendere del vantaggio rispetto ai concorrenti a benzina.

Che cosa ricordare del giro d'Italia di Cleto Brena nel 1895?

Qualche mese più tardi ricordando l'impresa nella sua edizione del 15 ottobre 1895, il 'Daily News' di Londra menziona per la prima volta la parola '*automobile carriage*' al posto di '*horseless carriage*' (carozza senza cavalli), ma questa nuova parola nel dizionario non deve nascondere il merito di Brena:

- Questo viaggio fu più lungo e più difficile di quelli di **Serpollet**, **Peugeot** e **Panhard** (v.p101).
- Mentre tutte le imprese automobilistiche precedenti erano compiute dagli stessi costruttori o dai loro meccanici, Brena era un semplice cliente 'amatore' con solo l'entusiasmo come bagaglio tecnico.
- Viaggiando da Milano a Napoli passando per Roma, Genova e Torino, Brena senza saperlo abbozzò l'idea del Giro d'Italia in automobile, che vide la luce nel 1901, su una **Benz-Velo** del 1894, equipaggiata dal modesto 1½ cv. Era la terza vettura importata in Italia dopo la **Peugeot** di Gaetano Rossi a Schio (VI) e la **Panhard & Levassor** del marchese Ginori di Firenze.
- Il quadriciclo **Benz** viaggiava con ruote piene su strade italiane ben lontane da essere comparabili alla rete viaria francese.

*Fu veramente per stanchezza che Brena rinunciò a lasciare Asti con la sua **Benz-Velo** o per il fascino di questa città del Piemonte la cui architettura di torri medioevali ricordava una piccola aria di 'déjà vu in Toscana'?*



NOVEMBRE 1895, 'THE CHICAGO RACES'

La Parigi-Bordeaux-Parigi ebbe una tale eco, che l'idea attraversò l'Atlantico. Il quotidiano **THE CHICAGO TIMES-HERALD** decise di organizzare una corsa che rispondeva a cinque criteri: velocità, maneggevolezza, costo, 'fattibilità' industriale e design. Simultaneamente il giornale propose ai propri lettori un dibattito con lo scopo di sostituire sul vocabolario il termine, ormai desueto, di 'carozza senza cavalli'. Tra i quattro termini proposti in sostituzione – *vehicle motor*, *automobile*, *automobile carriage* e *motor cycle* – la scelta del pubblico si orientò su 'motor cycle' (ciclo a motore), termine che ben presto sarà rimpiazzato da 'automobile'. L'iniziativa del giornale di organizzare una corsa che avrebbe aperto prospettive per l'industria americana, fu ben accolta anche dalle alte sfere. Stephen Cleveland, Presidente degli Stati Uniti, offrì l'aiuto dell'esercito per gestire la selezione tra gli 83 candidati annunciati. Un banco di prova sofisticato era stato costruito e messo a disposizione degli organizzatori dalla Purdue University di Lafayette (a metà strada tra Chicago ed Indianapolis).



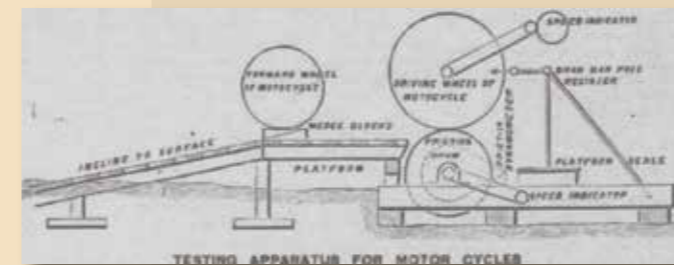
inatteso, cioè un contadino che, volendo evitare la **Duryea**, ebbe un riflesso identico all'automobilista, così che l'automobile e il carretto del fieno finirono entrambi in un fosso. A Müller non rimaneva che passare la linea del traguardo per essere dichiarato vincitore con la sua **Benz** (foto in alto).

Il 'remake' ebbe luogo su 85 km tra Chicago e Evanston durante la 'Festa del Ringraziamento' ('Thanksgiving-day').

Ma non fu un giorno di festa per 6 coraggiosi su 31 iscritti, che affrontarono condizioni polari e 20 cm di neve. Fu anche un incubo per le vetture elettriche che non arrivarono al traguardo vista la scarsa tenuta della carica delle batterie al freddo.

A dispetto del regolamento che impediva ogni forma di assistenza esterna, la **Duryea** n°5 approfittò di una lunga fermata dal fabbro per risaldare lo sterzo, cogliendo l'occasione per riscaldarsi le mani.

Nel frattempo, la **Roger-Benz** di Macy, il fondatore newyorkese dei grandi magazzini, caracollò in testa durante la prima metà della corsa.



Questo banco sul quale venivano disposti i veicoli, permetteva di prendere tutte le misure (dinamometro, tachimetro...) alle ruote motrici e direttamente al motore.

La sistemazione tecnica era quindi impressionante... ma la montagna aveva partorito un topolino! Il 2 novembre solo due vetture si presentarono alla partenza e, alla richiesta di numerosi partecipanti che dichiararono di non essere pronti, la corsa fu rinviata al 28 novembre. Per evitare che le persone si fossero spostate per niente, il giorno stesso fu improvvisata una prova minore, chiamata 'Consolation Run' (Corsa di Consolazione): la distanza fu ridotta a 10 miglia e il 'prize-money' (premio in denaro) da US\$ 5000 a US\$ 500. Il duello durò poco a causa di un invitato



Riuscì a resistere anche ai numerosi assalti dei monelli di Chicago che la bombardarono con palle di neve, prima di affondare immeritadamente per noie meccaniche e tre incidenti.



Frank Duryea (col berretto) scortato alla partenza della prova dall'inevitabile commissario accompagnatore Arthur W. White: per questi pionieri, come per noi del resto, nessun dubbio che per viaggiare sulla neve è meglio non avere ruote né troppo piccole né troppo larghe!

Finalmente la **Duryea**, dopo una nuova fermata a Humbolt Park per riparare l'accensione, tagliò per prima il traguardo alla deprimente media di 8,2 km/orari (12 km/orari senza le fermate). Viste le condizioni meteo siberiane, era la prova dimostrativa che le ultime miglione tecniche (v.pag.125) avevano portato i loro frutti.

Quanto al vincitore della prima edizione sulla **Benz**, questi si classificò secondo non senza difficoltà: quando Oscar Müller guidava al limite dello svenimento, il suo passeggero, il commissario King, ebbe la presenza di spirito di afferrare al volo i comandi spingendo il conducente fino al bordo del sedile. Questi commissari, lo vedremo, erano in gamba (v.pag.125).

Visto l'imbarazzo dei commissari di fronte ai numerosi strappi al regolamento, si dovettero aspettare tre mesi per conoscere l'albo d'oro ufficiale, che assomigliava alla versione moderna del giudizio di Salomone: 'Nessuno fu declassato perché tutti avevano barato....' ...e tutti furono ricompensati o quasi, compresi coloro che avevano abbandonato la corsa.

Questa clemenza permise di risparmiare gli industriali dell'automobile elettrica e in particolare la 'streetcar' di **Electrobat**: avendo effettuato solo un quarto del percorso, strappò comunque la medaglia d'oro per «la sua eccellente tenuta nella fase eliminataria, la sua sicurezza, il suo silenzio, il suo design, l'assenza di vibrazioni, di calore o di odore e la sua facilità operativa».

I giudici stabilirono che il fatto che cinque minuti fossero stati sufficienti ai meccanici (ben piazzati) per cambiare le batterie (da 75 kg cadauna), fosse stata una prova di facilità operativa. Inoltre con 20 km di autonomia, la **Electrobat** era 'd'uso pratico e promettente' per quella che all'epoca era considerata 'a normal distance' (una distanza normale) per un tragitto in automobile!



Il primo modello **Electrobat** pesava in ordine di marcia circa 3 tonnellate. Assomigliava ad un carro funebre per il suo cassone allungato che ospitava le batterie, quelle che i meccanici cambiavano tutte le volte che erano 'morte'.

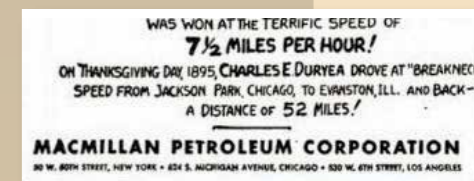
Per meglio comprendere lo spirito industriale americano dell'epoca, molti erano gli imprenditori che consideravano l'automobile solo come un'opportunità. Alcuni si concedevano un investimento marginale, preferendo in un primo tempo osservarne il potenziale. Così uno dei due soci di **Electrobat**, Pedro G. Salom, era presidente della *Electrical Lead Reduction Company* e il suo coinvolgimento nel settore automobilistico era complementare alla sua attività principale, quella di produttore di batterie.



1895 'the Chicago races': Marketing o Laboratorio?

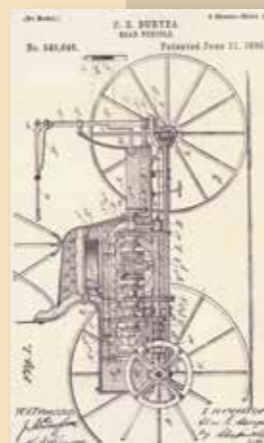
Nonostante la scarsa partecipazione, la corsa non fu senza effetti sul piano del **Marketing**:

- » Dette il calcio di inizio alla mega-industria americana.
- » Permise alla città di Chicago di organizzare il Salone dell'Automobile americano dal 1901.
- » La resistenza alle rigide condizioni invernali dell'automobile a benzina fece scrivere al Chicago Times-Herald che «...neppure 'King Winter*' era riuscito a fermarle » (*Re Inverno).
- » I nuovi distributori di benzina, il cui mestiere era più vicino a quello dei droghieri che a quelli dei petrolieri, ne approfittarono per farsi un nome su questo promettente mercato (v. pubblicità).
- » Gli organizzatori fondarono l'American Motor League, così come i protagonisti della Parigi-Bordeaux-Parigi avevano fondato l'Automobile Club de France.



Sul piano del **Laboratorio** le corse ebbero effetti immediati:

- » I fratelli **Duryea**, approfittando dei giorni che separavano le due corse di Chicago, apportarono miglioramenti al motore, trasformando il bicilindrico a 2-tempi dal funzionamento irregolare in un 4-tempi più stabile.
- » Inoltre, perfezionarono la meccanica aggiungendo cuscinetti a sfera, un differenziale e pompe acqua e benzina, scusate se è poco!
- » Contemporaneamente il peso totale della vettura fu ridotto a 317 kg, cioè lo stesso peso delle quattro batterie dell'**Electrobat**.
- » Infine, come l'**Eclair** di **Michelin** cinque mesi prima, la **Duryea** era equipaggiata con pneumatici, preparati dalla 'Hartford Rubber Works' allargando pneumatici di biciclette (44x2 et 48x2 pollici).



- » I pneumatici della bicicletta **Pennington** (disegno a sx) erano un completamento originale del tipo 'Ballon'. Dal lancio dei prodotti **Michelin** e **Dunlop** negli Stati Uniti, gli pneumatici avevano suscitato molto interesse anche oltre atlantico. Quanto a E.J. Pennington, egli era un avventuriero diventato maestro nella 'mobilitazione del denaro degli altri per progetti senza futuro' cosa che causò problemi con i suoi creditori. D'altronde a Chicago non aveva neppure passato le eliminatorie.

» Tra i commissari a bordo si poteva contare qualche inventore di fama:

- Charles Brady King (a bordo della **Benz-Müller**, anch'essa su pneumatici), aveva inventato il martello pneumatico, prima di interessarsi all'automobile e ispirare poco più tardi la prima vettura del suo amico Henry Ford. King entrò nella storia come il primo costruttore di automobili a benzina a Detroit (foto a ds). Egli rivendette la sua società a Random Olds (**Oldsmobile** et **REO**);



- Hiram Maxim, (a bordo dell'**Electrobat**), fu l'ideatore della mitragliatrice che porta il suo nome (foto a sx).





30 MAGGIO 1896, LA NEW-YORK COSMOPOLITAN RACE O 'LA GUERRA DELLE GANG'

Una nuova rivista destinata ad un grande futuro e che dette prova di avanguardismo perché destinata ad un pubblico femminile, decise di organizzare la seconda corsa americana. La 'Cosmopolitan' Race si svolge a New-York, grande rivale di Chicago, nel Memorial Day, a quei tempi chiamato Decoration Day. Nessun dubbio che in questo giorno di festa la corsa sarebbe stata 'memorabile', al punto da ispirare Hollywood. I numerosi incidenti, l'antitesi della sportività, potevano alimentare uno scenario di Martin Scorzese dove le rivalità tra le 'Gang di New-York' nel XIX° secolo si regolavano con le guerre di strada.



Su più di 30 iscritti, solo 7 vetture presero il via per percorrere i 95 km andata/ritorno tra New-York e Irvington, sede del Cosmopolitan Building.

Se si è interessati esclusivamente alla gara il rapporto è presto fatto: solo la **Duryea** di Frank terminò la prova alla media di 13,3km/orari.

Sul piano organizzativo, New-York sembrava offrire non soltanto dei grandi viali ma anche, in anticipo sul resto del mondo, un'eccezionale rete di piste ciclabili, che le associazioni di velocipedisti avevano ottenuto dalle autorità. Nonostante questo precoce senso della mobilità cittadina, la New-York Metropolitan Race fu un disastro che fece torto duraturo allo sport automobilistico.

Per curiosità dobbiamo notare che la gara aveva una ricca dote di US\$3000 e che questa somma, equivalente a 9 anni di salario per un operaio, fu divisa fra tutti i meritevoli, purché i piloti si fossero ben comportati, ma questo non era il caso di tutti...

1896 New-York Metropolitan Race: Marketing o Laboratorio?

Sul piano del **Marketing**, malgrado gli sforzi di **Duryea** e del suo intraprendente rappresentante a New-York (vedi depliant), i pietosi incidenti che si verificarono permisero di qualificare questa corsa come '**Laboratorio** di quello che non bisognava fare':

- » Così un cliente **Duryea** era venuto alle mani con uno spettatore.
- » Un altro partecipante, Henry Wells, sempre su **Duryea** entrò nella storia come colui che causò il primo grave incidente in una competizione. All'angolo di Broadway, viale ritenuto largo come indica il suo nome, questi mandò una ciclista, Evelyn Thomas, all'ospedale con diverse fratture. Piuttosto che andare al suo capezzale o di continuare la corsa il pilota concluse la sua giornata in prigione.
- » Gli organizzatori – dei giornalisti che ignoravano tutto sull'automobile – avevano avuto il cattivo gusto di inserire nel percorso una parte difficilmente superabile dai mezzi meccanici dell'epoca, la terribile 'Hardsley Hill' a Westchester. È proprio là, davanti al desolante spettacolo di vedere la maggior parte dei partecipanti scendere dalle vetture per spingere o mendicare aiuto, che i pedoni a bordo strada si misero a sghignazzare al grido di «get a horse (prendete un cavallo)!». Questa battuta fece il giro d'America per diventare il motto di tutti i recalcitranti dell'automobile per un'intera generazione.
- » Consideriamo che questo 'fiasco' sportivo confinò 'sine die' tutte le corse automobilistiche degne di questo nome sulle strade americane.

**DURYEA...
TOURING...
CART.....**

Price complete, \$1,250.

A vehicle designed for touring in all parts of the country. Very stylish in appearance, elegant in finish and complete in appointments. Carries considerable baggage, protected from the weather. Heavy leather top, with detachable side curtains. Broad easy seat, with high back and sides, upholstered in dark leather. Equipped with rubber stem springs; fenders over front and rear wheels; two powerful brakes; side lamps; mechanical gear, and carries gasoline for 150 miles. Variable speed up to 30 miles an hour, and will climb a 25 per cent. grade. Three forward gears, one reverse—absolute control; perfect safety. Free from noise, vibration and odor. The body is finished in dark colors and the wheels are enameled over heavy nickel plate, making rust impossible, and the tires are of special solid rubber, requiring no inflation.

The entire vehicle is especially constructed for severe usage on rough roads, but is equally adapted for city use.

Trag—One seat or two seats
door-a-door, \$1,000.

Phaeton—A modified Stanhope, \$1,500.

Physicians' Stanhope—Designed especially for physicians' use, \$1,000.

Complete Descriptive Catalogue upon request.

NATIONAL MOTOR CARRIAGE COMPANY
ONE MADISON AVENUE,
NEW YORK.

7 SETTEMBRE 1896, RHODE ISLAND: SI IMPARA VELOCEMENTE DAI PROPRI ERRORI

Dal momento che l'industria dell'automobile a benzina era inesistente e la rete viaria deplorabile, non c'era bisogno degli incidenti di New-York per complicare l'organizzazione delle competizioni negli Stati Uniti. Contando tutte, ivi comprese le **Duryea**, non c'erano che dieci automobili a benzina 'made in USA' all'inizio del 1896.

Dopo la corsa-rodeo per le strade di New-York, gli appassionati della competizione automobilistica tennero un profilo basso. Meglio andare alla ricerca di luoghi lontano dai quartieri popolari.

Ancora una volta la soluzione arrivò dal mondo equestre, grazie a un 'fair deal' (equo trattamento) tra cavallo, al quale si restituirà la strada, e automobile, la quale prenderà in prestito le piste ippiche per le sue competizioni. La scelta cadde sulla Providence 'horsetrack' di Narragansett Park (Rhode Island) per quattro motivi:

- non era troppo lontana da New-York;
- era vicina alla elegantissima stazione di Newport e alla potenziale clientela;
- ci si poteva aspettare che qui, i piloti, si comportassero da 'gentleman';
- la corsa si sarebbe limitata a volate su corte distanze, cosa che, a priori, avrebbe privilegiato l'automobile elettrica.

È quindi del tutto logico che le 'elettriche' arraffarono tutti i premi sull'anello ippico, anche nella seconda corsa, dove la **Riker** coprì un miglio con partenza da fermo alla media di 43km/orari, prestazione ineguagliabile per le cinque **Duryea** concorrenti.



Una rara foto dell'officina in fondo al giardino della casa di Henry Ford al 58 Bagley Avenue a Dearborn nel 1896. Quando questo quadriciclo fu terminato, fu necessario allargare la porta per farlo uscire.

Anche se qualcuno considerava il 'track-racing' come un ripiego della competizione, questa nuova formula nacque negli USA, quando l'industria automobilistica non vi era ancora nata. Infatti durante lo stesso anno (1896), Henry Ford preparava nel totale anonimato la sua prima automobile, non sapendo ancora dove il suo 'sogno' lo avrebbe portato: d'altronde quando il veicolo fu terminato, fu necessario ritornare alla realtà ed abbattere una parte del muro per poterlo tirar fuori da un'officina troppo angusta.

Al momento gli americani rimasti fedeli alla competizione su strada, preferivano attraversare l'Atlantico. Tra loro c'era Frank Duryea che andò presto a Londra dove si mise in evidenza (v.p142).

Per loro era arrivato il momento di ritrovare il 'vecchio' continente, che in campo sportivo dava prova di dinamismo grazie ai...



THE PROVIDENCE HORSELESS CARRIAGE RACE—THE START

Il posizionamento della linea di partenza della prima 'track-racing' della storia all'ippodromo di Providence davanti a 5.000 spettatori: si possono riconoscere diverse **Duryea** (a sn.) e una **Electrobat** (all'estrema ds.).





...I CLUB AUTOMOBILISTICI NAZIONALI

L'Automobile Club de France (ACF) fondato il 22 novembre 1895 (v.pag.56) fu imitato nel gennaio 1896 dal Royal Automobile Club di Belgio (RACB) e nel 1897 dal Royal



Automobile Club di Inghilterra (RAC). Molto presto l'ACF fece clamore annunciando per l'autunno una grande corsa di 1.710 km, Parigi-Marsiglia-Parigi.



22 PARIS (VIII^e), - La Place de la Concorde vue sur le Ministère de la Marine, l'Automobile Club de France

Da più di un secolo l'Automobile Club de France occupa a Parigi i prestigiosi uffici di Piazza della Concordia (a sx dell'obelisco del tempio di Luxor).

1896: IL PRELUDIO DELLA GRANDE CORSA

Come preludio a questa maratona, diverse prove, avrebbero permesso di 'rodare' la meccanica delle automobili. Stuzzicati dalla Parigi-Bordeaux-Parigi a Bordeaux organizzarono in primavera diverse corse, che **Peugeot** vinse.

In Belgio alla metà di luglio il nuovo Royal Automobile Club (RACB) fece la sua entrata sulla scena sportiva a Spa proponendo una specie di gincana su 12 km, vinta ex-aequo da una **Peugeot** e da una **Rossel** (F 1896-9/ foto) con motore **Daimler**.

Che cosa ricordare della corsa di debutto del 1896 a Bordeaux?

L'anno 1896 prometteva di segnare la storia sportiva, visto che il 6 aprile il barone Pierre de Coubertin inaugurò ad Atene i Giochi Olimpici moderni.

L'ideale olimpico – cioè praticare lo sport da dilettante – fu trasposto alle corse di Bordeaux: per la prima volta, queste furono riservate ai dilettanti sempre più numerosi, e non più ai piloti o ai meccanici delle officine, considerati professionisti.

Luglio 1896, la corsa di Spa: Marketing o Laboratorio?

Dal punto di vista del **Laboratorio**, data la crescente partecipazione e la diversità tra le automobili, ben presto si rese necessario dividere i veicoli in categorie con lo scopo di equilibrare le probabilità di successo: ciascuna vettura fu zavorrata in base al suo peso e alla sua potenza.

Sul piano del **Marketing**, la localizzazione dell'evento divenne un criterio fondamentale:

- » il RACB (Automobile Club di Belgio) poteva scegliere tra la città balneare di Ostenda e la città termale di Spa, entrambe frequentate da una clientela potenziale. Fu scelta Spa perché aveva in più il vantaggio di essere situata vicino ai centri industriali metallurgici.
- » Era altresì necessario che la localizzazione fosse accessibile, dal momento che una parte del pubblico e alcuni partecipanti arrivavano via terra. Lo stesso vincitore ex equo Mr. Laumailié, era uno dei due concorrenti arrivati in **Peugeot** via strada... dalla Costa Azzurra!
- » Come a Parigi l'avvenimento fu contornato da attrazioni, feste ed esposizioni.
- » Se gli organizzatori del RACB non potevano ragionevolmente *sognare* la portata mondiale che un giorno Spa-Francorchamps avrebbe avuto, erano comunque già coscienti che una regale presenza significava molto più che un semplice incoraggiamento.



Condotto dal barone de Zuylen, primo presidente dell'ACF, il principe Alberto (padre della regina Marie-José d'Italia) arriva a Spa. La **Peugeot** si guastò, ma la cosa non impedì al futuro sovrano (qui seduto dietro con la sua paglietta) di sollecitare una prova il giorno stesso.

24 SETTEMBRE - 4 OTTOBRE 1896: LA GRANDE CORSA PARIGI-MARSIGLIA-PARIGI (1710KM)

Il 14 maggio 1896 l'Automobile Club de France presentò 'la grande corsa' in occasione di un'escursione mondana, che riunì una trentina di appassionati sui 30 km tra Parigi e Meulan. Il percorso Parigi-Meulan è anche il **Laboratorio** per i fratelli Lumière: per la prima volta un evento automobilistico fa parte di un filmato della durata di 1 minuto (foto a ds. di una **Panhard & Levassor**).

Per quanto riguarda la preparazione specifica alla 'grande corsa', soltanto i tricicli già molto popolari sarebbero stati sottoposti ad una qualificazione su 103 km tra Parigi e Nantes.





Un mese più tardi, davanti alla folla delle grandi occasioni, 32 dei 52 partecipanti iscritti si presentarono alla linea di partenza per Marsiglia: Il sole di mezzogiorno era già all'appuntamento, ma ahimé non sarebbe durato a lungo...

Dalla seconda tappa verso Digione, un tornado di primavera si abbatté sulla carovana. Per la quasi totalità dei partecipanti fu l'apocalisse. Le lanterne avevano dovuto essere prematuramente accese vista l'improvvisa oscurità causata dalle intemperie, ma si spensero altrettanto velocemente per la violenza del vento. Coloro che non furono costretti ad abbandonare, accumularono ritardo e la **Bollée** n°20, volendo raggiungere puntuale Auxerre, termine di arrivo della seconda tappa, non poté evitare un albero caduto di traverso sulla strada.

Il suo immediato inseguitore, il triciclo n°14 **De Dion-Bouton**, dovette la sua salvezza solo grazie ad un riflesso acrobatico di sopravvivenza del proprio conducente che ridusse in brandelli i propri vestiti. Ma la disavventura non era che all'inizio: da quando riprese la strada, l'uragano si precipitò in quello che rimaneva della camicia e dei pantaloni del driver, tanto da indurlo ad abbandonare la corsa, rincorrendo all'improvvisato ed inconfortevole 'spogliarello'.

Il primo pilota nudista della storia non aveva altro che le scarpe ai piedi. Quanto alle vetturette e ai tricicli, che avevano dominato il primo giorno grazie alla loro leggerezza, diventarono troppo vulnerabili alle burrasche durante la seconda giornata proprio a causa di questa stessa leggerezza.

Il giorno seguente fu altrettanto faticoso, con una strada coperta di detriti. Il vento violento

che si era accanito sulle lanterne, se l'era presa anche con i bruciatori di accensione troppo esposti.

Dalla quarta tappa Lione-Avignone, tutto sembrava essere ritornato alla normalità e sorridere ai favoriti. Da Digione, Emile Levassor aveva ripreso la prima posizione nella classifica generale con la sua gloriosa 'pan-pan' (soprannome della **Panhard & Levassor** n°5). Tutto questo senza tener conto però della fatalità...

Vicino ad Orange, volendo evitare un cane, sterzò bruscamente, perse l'equilibrio e fu violentemente eiettato. Vista la gravità delle sue ferite, fu trasportato, suo malgrado, all'ospedale e trovò ancora l'energia per fare delle raccomandazioni al suo fedele meccanico pregandolo di proseguire la corsa da solo. D'Hostingue aveva perduto tempo prezioso ma andò coraggiosamente fino alla fine. In seguito a quell'incidente, Merkel con la **Panhard & Levassor** n°8 era in testa alla classifica ad Avignone.



All'arrivo a Marsiglia il sorprendente triciclo **Dion-Bouton** aveva ripreso il comando con 12' di vantaggio su Merkel, mentre la **Panhard & Levassor** di Mayade, arrivata il primo giorno al 23° posto con quattro ore e mezza di ritardo, ne aveva già recuperato più della metà.

I meccanici avevano sofferto molto durante il viaggio di andata. Fortunatamente per i 14 superstiti il ritorno verso Parigi fu più tranquillo. Primo alla Porte Maillot, il triciclo **De Dion-Bouton** vinse la decima ed ultima tappa, ma Mayade, con sei delle dieci tappe vinte, tionfò nella classifica generale con una mezz'ora di anticipo sulla **Panhard & Levassor** n°8 condotta da Merkel.

*La **Bollée** a benzina n° 20 era il solo veicolo equipaggiato con un volante. Questo non le impedì di essere carrozzata a nuovo da un tronco d'albero.*



Che cosa ricordare della Parigi-Marsiglia-Parigi del 1896?

- » Questa seconda grande corsa automobilistica, organizzata dall'ACF e il suo settimanale, **LA FRANCE AUTOMOBILE**, gettò le basi della regolamentazione dei futuri rally.
 - Solo la velocità contava, cosa che servirà ad evitare le contestazioni del passato. Era la prima volta in Francia che il primo a tagliare il traguardo veniva dichiarato vincitore.
 - Per evitare la guida di notte, tanto denigrata da Levassor (v.pag.117), il percorso era diviso in 10 tappe.
 - Le vetture rientravano in un parco chiuso, dove tutti gli interventi meccanici erano strettamente regolamentati (15' la sera e 1 ora la mattina prima della partenza).
 - Le automobili erano divise in quattro categorie in considerazione delle dimensioni e del peso.

» L'assenza delle 'elettriche' e la disfatta del 'vapore' doveva confortare nella loro scelta gli industriali che avevano definitivamente optato per la benzina come **Peugeot** (v. pag.107), **De Dion-Bouton** (v. pag.106) e anche la famiglia **Bollée**, che allinearono le grandi vetture di **'Amédée Bollée fils'** e le **'voiturettes'** (vetturette) di **Léon Bollée** (°nome depositato, v.pubbl. pag.133), tutte con motori 'fatti in casa'. I giorni del monopolio dei motori **Daimler** o **Benz** erano contati.

» Nella categoria **'cicli a motore del peso inferiore ai 150 kg'**, i 'tri' di **De Dion-Bouton** trionfarono e ottennero il 3° e il 5° posto nella classifica ufficiale.

» Piazzando tre vetture ai primi quattro posti, il trionfo delle **Panhard & Levassor** fu indiscutibile, stabilendo su un percorso più lungo (1.710 km) e in mezzo alla tempesta una media di 25 km/orari, superiore a quella di Levassor un anno prima (24,14km/orari).



*In fila nel cortile della fabbrica, tre **Panhard & Levassor**. La vincitrice n°6 di Mayade, seguita dalla n°8 di Merkel arrivata 2° e la n°5 di d'Hostingue, artefice di una vera impresa: avendo perduto 4 ore e 21' a seguito dell'incidente del suo proprietario e pilota Levassor, concluse al 4° posto a solo 3 ore e 40' dal vincitore.*

» A seguito dell'incidente di Levassor, il trionfo delle **Panhard & Levassor** fu celebrato senza euforia.

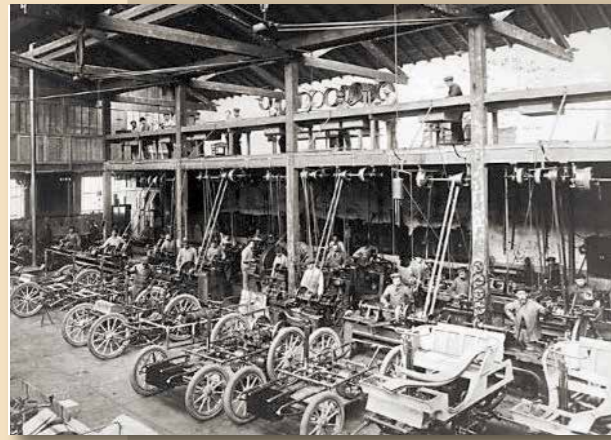
» Emile Levassor perirà a causa delle sue ferite la primavera seguente. Credendo che i suoi traumi fossero insignificanti e sempre fedele a sé stesso, si era rimesso al lavoro con accanimento, rifiutando ogni tipo di convalescenza. E così scomparve **brutalmente** colui che qualche anno prima si estasiava alla sua prima vettura esclamando **«c'est brutal, mais ca marche»** (è brutale ma cammina).



Per fatale coincidenza, Emile Mayade, vincitore su una **Panhard & Levassor**, fece pure lui una fine tragica nel 1898 nei pressi di Biarritz, a seguito della sbandata di un cavallo da tiro. Il caso storico e la fatalità dello sport avevano sacrificato i due primi campioni automobilistici, entrambi ad opera di animali domestici, amici degli uomini.

» Ma la storia aveva iniziato il suo cammino e le tragedie non avrebbero cambiato niente. Per la prima volta e in grande scala, la Parigi-Marsiglia-Parigi aveva condiviso un **sogno** automobilistico al di là di tutte le attese. Se la realtà automobilistica rimaneva appannaggio di qualche privilegiato, il **sogno** si era democratizzato. Ovunque, sia lungo la strada o durante i controlli, la folla era piena di entusiasmo, lasciando i marciapiedi per invadere la carreggiata. A Marsiglia si stimarono più di 50.000 spettatori.

1896 Parigi-Marsiglia-Parigi: Marketing o Laboratorio?



Officina Rochet & Schneider

» Era un'opportunità **Marketing** per i nuovi costruttori **Delahaye, Rochet & Schneider** e, in misura minore, per **Tissandier**. Quest'ultimo passò inosservato nel mondo automobilistico, ma divenne celebre con suo fratello per aver sperimentato con successo il primo dirigibile elettrico.



» La maggior parte dei grandi costruttori francesi concretizzavano la loro volontà di non dipendere più dalle motorizzazioni tedesche. Questi svilupperanno le loro personali motorizzazioni invece di comprare i motori prodotti in Francia sotto licenza **Daimler** dal loro concorrente automobilistico **Panhard & Levassor**.

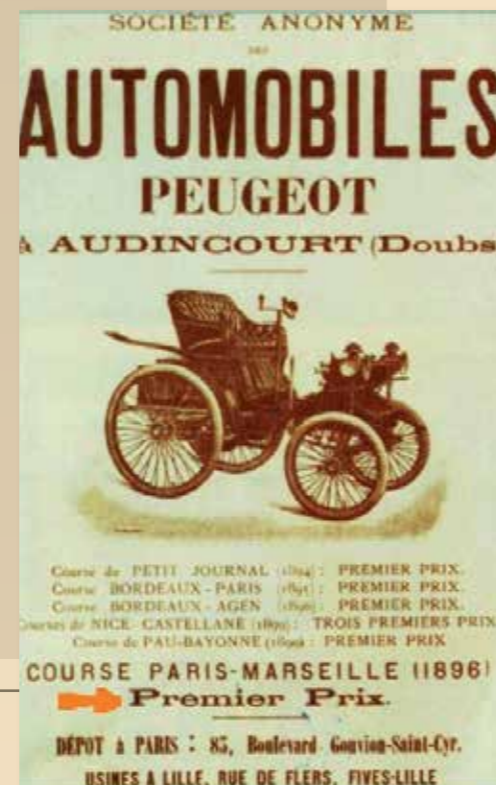
» Questo fu il caso della **Peugeot** n°44 di Doriot, il cui nuovissimo motore bicilindrico 4cv orizzontale di 1.396cm³ mancava ancora di preparazione. Per di più i bruciatori erano mal protetti dal vento.



» L'altra **Peugeot** n°46 break 8 posti tipo 18 di Berlet (foto a sx), che terminò al 6° posto nella classifica generale, riceveva purtroppo una pubblicità lusinghiera, perché aveva vinto il 'premier prix' (v. pubbl. in basso a ds), senza precisare che si trattava solo del premio della sua categoria, la 'Classe A serie 2', davanti a due altri concorrenti che però abbandonarono. Cioè **Peugeot** non esitava a promuovere delle prestazioni relativamente poco gloriose nel suo **Marketing**. Precisiamo tuttavia che questa **Peugeot** n°46 ha vinto all'onorevole media di 28 km/orari la quarta tappa Lione-Avignone, quella fatale per Emile Levassor.

» **Panhard & Levassor**, vincitore assoluto con la n°6 (foto pag.131) era equipaggiato con il nuovo 4 cilindri di 2.412cm³ da 8cv, i cui bruciatori erano stati giudiziosamente protetti dal vento sotto il cofano. Il marchio confermò così la sua affidabilità su un itinerario spietato. All'epoca la strada non era asfaltata e i migliori tronchi erano quelli che beneficiavano di selciati inconfortevoli. Sul piano del **Marketing** e grazie a questo trionfo, il copiacommissioni fu rapidamente riempito e al completo per più di un anno.

» Un triciclo **Léon Bollée** a benzina (di 150 kg) strappò la prima tappa di 178 km. Anche se questi veicoli leggeri furono i primi ad essere penalizzati dalle intemperie del secondo giorno, questa prestazione iniziale alla media di 32 km/orari stimolò il successo commerciale di questo nuovo 'ibrido' tra la bici e l'auto. Sul piano del **Laboratorio**, l'agilità degli pneumatici **Michelin** (v.pag.133) aveva permesso di alleggerire il telaio del triciclo abbassando il suo centro di gravità e risparmiare sugli elementi della sospensione.



» La leggerezza dei tricicli ottimizzava il piacere di viaggiare sull'aria degli pneumatici, ma li penalizzava nel fronteggiare la tempesta. Occorre precisare però che se due 'tri' **De Dion-Bouton**, equipaggiati con un modesto motore ¾ cv, riuscirono a terminare la prova, fu anche alla presenza dei pedali ausiliari benvenuti con vento forte o in caso di mancanza di benzina.

» Consapevole che il peso costituiva uno dei problemi maggiori, **Michelin** aveva prudentemente orientato la produzione dei suoi pneumatici verso i veicoli leggeri e per garantirsi il mercato il produttore acquistò la totalità della produzione disponibile, cioè 100 'tri' **De Dion-Bouton** (100kg, motore 137cm³, ¾cv, 32km/orari) e 200 **Léon Bollée 'voiturettes'** (veurette) prodotte da **Hurtu** (150kg, motore 640cm³, 3cv, 48km/orari), per rivenderle 'completamente equipaggiate'. Per gli imprenditori dinamici, ogni problema di **Laboratorio** diventa un'opportunità di **Marketing**... anche se la pubblicità poteva fare credere ad un mercato molto monopolistico.

» Le condizioni climatiche avevano permesso di spingere le meccaniche e gli pneumatici al limite dell'affidabilità. Se il comportamento degli pneumatici fu convincente sui veicoli leggeri, si dovranno attendere diversi anni per vedere rimpiazzare gli pneumatici pieni sui camion (usura e smontaggio).

» Del resto nel 1896 i pneumatici non erano affidabili oltre un certo peso. Fu per questo che la **De Dion-Bouton** del conte Dion abbandonò dopo un centinaio di chilometri dalla partenza da Parigi dopo aver seminato tutti grazie all'agilità degli pneumatici. Il peso del veicolo, combinato alla sua velocità, aveva prematuramente usurato il caucciù. Il tracollo dei 'vaporisti', non aveva niente a che vedere con il 'vapore'. Infatti l'altra **De Dion-Bouton** del conte de Chasseloup-Laubat, fu immobilizzata per la rottura di un asse.



La **Delahaye** n°42 di ritorno dalla Parigi-Marsiglia-Parigi.

» Per la loro prima partecipazione ad una grande competizione, le due **Delahaye** non passarono inosservate nonostante il loro settimo e decimo posto. Dotate di una meccanica sofisticata (bicilindro da 2,5l a 5cv, pompa ad acqua, accensione elettrica), non subirono alcun problema tecnico, beneficiando dell'accensione elettrica che, contrariamente ai tubi di platino con bruciatore, non si spengevano mai nemmeno con le raffiche di vento.

» Migliaia di spettatori si accalcavano lungo il percorso. Per l'organizzazione questo successo popolare fu motivo di grande soddisfazione, tanto più che l'ACF aveva coinvolto tutte le amministrazioni locali, come dimostrano le bandiere tricolori e gli emblemi repubblicani 'RF' che salutano vicino ad Avignone il passaggio della **Panhard & Levassor** n°6 di Mayade, futuro vincitore.



«SI POSSONO TROVARE LE **VETTURETTE Léon BOLLEE...** SOLO DA **A. MICHELIN...**»: un simile approccio di **Marketing** non si curava ancora delle leggi dell'Unione Europea sulla libera concorrenza e le esclusive di fatto, ma non si trattava innanzi tutto di creare il mercato?



IN INGHILTERRA NEL 1895-96, LA STRADA È LUNGA PRIMA DELLA CORSA LONDON-BRIGHTON!

Per i retrogradi, l'automobile era pericolosa, rumorosa e maleodorava. Per altri invece era simbolo del progresso e la meccanica sprigionava una forte musicalità.

Già intorno al 1875, sui banchi di scuola in Illinois, Charles Duryea *sognava* in modo premonitore scrivendo: «...il ronron delle macchine volanti diffonderà sulle nostre teste una musica dolce, e l'Europa sarà distante solo una mezza giornata».

Se la musica era ovunque ivi comprese le battaglie per la libertà, i pionieri inglesi avrebbero potuto intonare il 'Va, pensiero' del Nabucco, come i milanesi davanti all'Imperatore d'Austria nel 1857, per denunciare la schiavitù nella quale i diversi 'Locomotion Acts' li avevano gettati dal 1861 (v. pag.12). Questa analogia con Verdi e il mondo della musica non è fatta a caso, perché molti furono i compositori e gli artisti, che furono catturati dalla passione per le belle macchine. Anche il grande Puccini, tra la sua città natale Lucca e Torre del Lago, terminò il suo cammino contro un tronco d'albero. Nonostante un'immobilizzazione con la gamba rotta, continuò a comporre la 'Madama Butterfly'. Era il suo modo creativo per ammazzare il tempo e ritrovare al più presto il piacere di ritornare al volante.



Giacomo Puccini ha avuto vetture splendide, tra queste una **De Dion Bouton** del 1901 e il fuoristrada (un 'SUV' ante litteram) che ordinerà più tardi a Vincenzo Lancia. Da notare l'imponente tromba davanti al compositore: era presa in prestito dall'orchestra de 'La Bohème'?

L'avvenimento sportivo che portò fuori l'Inghilterra dalla 'Boemia' dell'automobile britannica si chiamava 'Emancipation Run'. Questa prima competizione inglese, più che una corsa, era soprattutto la celebrazione di una ritrovata libertà per l'abrogazione dei 'Locomotive Acts', vero e proprio arsenale legale che aveva istituzionalizzato i divieti su tutte le pratiche automobilistiche. Se i politici britannici li modificarono, ciò fu dovuto più al loro pragmatismo industriale, che all'attrattiva per l'automobile.



Per molto tempo i caricaturisti (disegno di Gordon Crosby) si ricorderanno con un sentimento di sfogo degli avvenimenti che avrebbero gettato il 'red-flag-boy' in una disoccupazione eterna. In realtà la presenza della bandiera rossa che precedeva le vetture era fuori uso dall'ultima revisione della legge nel 1878.

La quarta revisione di questa legislazione retrograda fu dovuta all'iniziativa di qualche politico che aveva preso coscienza che il Paese rischiava di perdere la 'leadership' mondiale dell'industria metallurgica. Una minoranza di aristocratici amici del progresso e politicamente influenti fecero un fatto d'onore quello di sfidare i divieti. Questi erano considerati dai loro pari come eccentrici pericolosi, se non addirittura come dei 'fuorilegge' della strada.

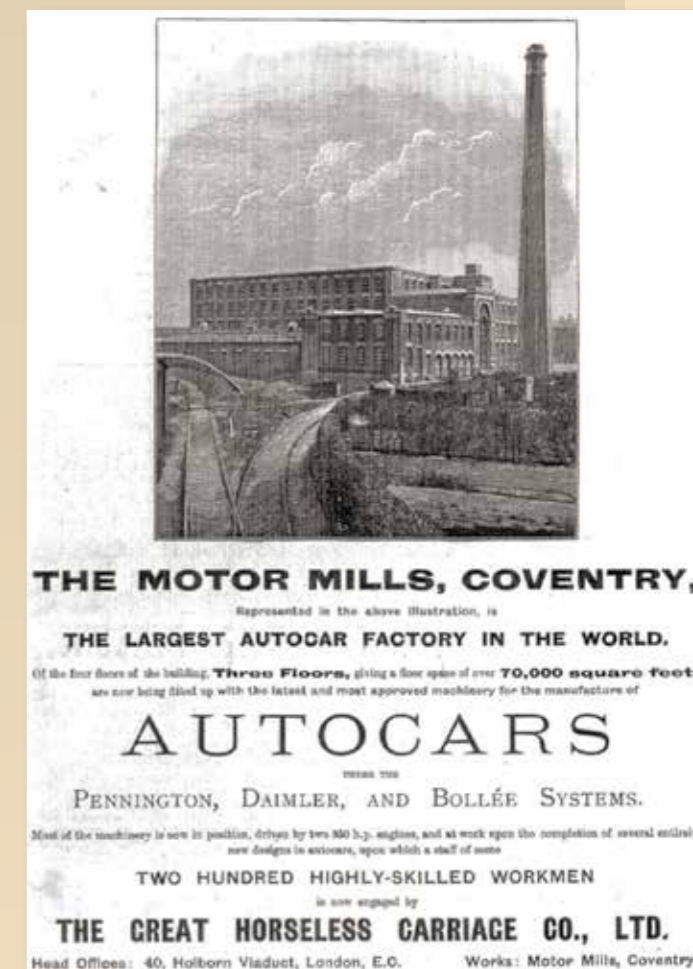
È impossibile comprendere l'avvento della competizione automobilistica in Inghilterra senza capire lo stretto legame tra il comportamento talvolta provocatorio dei suoi promotori più motivati e le loro ambizioni commerciali e industriali:

- » Il più conosciuto tra loro, l'onorevole Charles Stewart Rolls, appassionato di automobili ed aviazione, fu il primo rappresentante per l'Inghilterra delle automobili **Panhard & Levassor**.
- » Il trasgressore più infantile, Harry Henderson, fu arrestato nel 1894 per eccesso di velocità con la sua **Benz** e condotto a Scotland Yard, da dove uscì di nuovo libero al prezzo di un sermone del tipo scuola materna « *promettendo di non ricominciare più* ».
- » Il più scozzese, T.R.B. Elliott of Kelso, abitava in Scozia vicinissimo alla frontiera con l'Inghilterra. Dal 1895, aveva acquisito il privilegio di circolare liberamente nella sua contea grazie alla complice amicizia con un commissario della polizia locale. Il giorno in cui si avventurò più a sud e calcò il suolo inglese con la sua **Panhard & Levassor**, egli dovette pagare una multa di 6 penny, maggiorata di 19 scellini ed ulteriori 6 penny, considerata 'stravagante' per uno scozzese tradizionalmente molto attento alla spesa!
- » Il più ingegnoso, l'ingegnere John Henry Knight (niente a che vedere con il motore senza valvole di Charles Knight che risale all'inizio del XX° secolo) era un tecnico geniale che si interessava tanto alla fotografia a colori quanto al motore a vapore o all'automobile. Egli costruì un triciclo a benzina, che aveva l'abitudine di provare senza restrizione sulla strada, al punto di essere costretto a pagare una multa di una mezza corona « *per aver manifestato il suo spirito pionieristico in modo troppo ostentato* ».
- » Il più ingegnoso e visionario, Frederick Simms, cominciò ad interessarsi molto presto a tutti i mezzi di trasporto, compreso il tram. In qualità di ingegnere, Simms, che era nato in Germania, era stato mandato all'esposizione di Brema per l'installazione di una seggiovia. Qui incontrò nel 1889 Gottlieb Daimler e acquisì i diritti sui suoi motori per tutta la Gran Bretagna. Simms ne vendette qualcuno per motorizzare i battelli sul

Tamigi, ma si rese ben presto conto che il mercato offriva un debole potenziale senza lo sviluppo dell'automobile e l'abolizione preliminare del Locomotion Act.

Nel 1896, un consorzio diretto da Lawson riacquisì tutti i diritti e questa transazione ebbe un triplo benefico effetto:

- » Una parte del denaro così ottenuto fu benvenuto a Cannstadt perché servì da serbatoio di ossigeno all'industria tedesca che stava attraversando un duro e turbolento periodo.
- » Fu siglato l'atto di nascita della **Daimler Motor Company** a Londra e ben presto trasferita a Coventry.



A partire dal 1897, per i primi stabilimenti dell'industria automobilistica a Coventry, gli inglesi avevano pensato in grande. La fabbrica era proprietà comune della **Great Horseless Carriage** che riuniva diversi marchi (**Léon Bollée, Pennington, MMC-Motor Manufacturing Co**) e la nuovissima **Daimler Company**.



- La vendita delle sue azioni fece di Simms un uomo fortunato, ma ciò non gli impedì di rimanere ingegnoso. Organizzò il primo Salone Automobilistico in Gran Bretagna. È giustamente considerato come il padre dell'industria britannica.



Nel 1899, quattro secoli dopo i disegni di Leonardo da Vinci e quindici anni prima della Prima Guerra Mondiale, Frederick Simms concepì questo blindato molto leggero su un quadriciclo di De Dion-Bouton e munito di una mitragliatrice Hiram (v.pag.125).

Il più mercantile fu Harry J. Lawson (v.pag.34), che si sforzò, come Georges Selden negli Stati Uniti, di monopolizzare il mercato automobilistico, acquistando per il proprio paese tutti i brevetti disponibili e creando il MCC (Motor Car Club) a immagine dell'ALAM americana (v.pag.6). Questo tentativo fallì e Lawson terminò la sua carriera invischiato in numerosi processi. Queste disavventure non gli impedirono però di conoscere una gloria postuma presso tutti gli appassionati dell'automobile: è a lui che spetta nel 1896 l'iniziativa della corsa Londra-Brighton, chiamata 'Emancipation Run' e nella sua rievocazione moderna 'RAC Veteran Car Run' (v.pag.139).



Il più provocatore, l'onorevole Evelyn Ellis, non solo ebbe a che fare con i divieti della polizia ma anche con il malcontento di suo padre, Lord Howard de Walden.

Dal 6 luglio 1895, giorno dell'arrivo della sua nuova Panhard & Levassor a Southampton, moltiplicò i suoi viaggi con il suo complice Frederick Simms attraverso l'Inghilterra alla media di circa 10 miglia orarie, più del doppio della velocità consentita. Invano si dava da fare per provocare i poliziotti

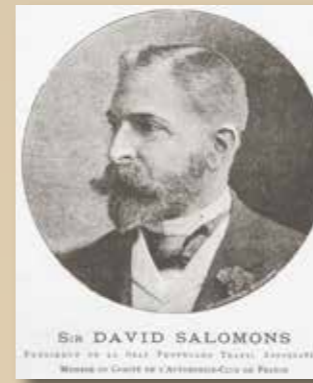
che però, per sua grande frustrazione, lo lasciavano fare. È vero che, in un paese dove i privilegi avevano ancora il loro peso, essere amico dei grandi di questo mondo poteva aiutare. Fu così che trasportò il futuro Edoardo VII°, che, seppur terrorizzato per tutto il tragitto, riconobbe con flemma regale di 'essere fortemente impressionato dalla prestazione'.

Ma non tutti erano così tolleranti come il re con l'onorevole Mr Ellis. Suo padre, Lord Ellis, lo aveva ammonito: se avesse ripreso la voglia di fargli visita sulla sua 'infernale e maleodorante' Panhard & Levassor, avrebbe dovuto prevedere l'utilizzo di una bacinella sotto la sua 'macchina senza cavalli dal modernismo eccessivo', per non sporcare il nobile pavimento del suo castello. Cosa alla quale il figlio si assoggettò, ma con insolenza rispose che il padre avrebbe dovuto fare lo stesso se gli avesse reso la visita con i suoi numerosi cavalli da tiro.

Non contento delle scappatelle stradali che condivideva con il suo complice Simms, Ellis ebbe anche il cattivo gusto, al festival di Eastbourne, di formare un simulacro di corteo funebre, composto dalla sua Daimler e da una Benz, entrambe precedute da un vecchio ronzino che portava al collo la scritta 'RIP, in loving memory' (Riposi in Pace. In sua memoria). In un paese dove il cavallo è quasi a pari dell'uomo, si poteva immaginare un comportamento più diplomatico. La folla mise da parte i coriandoli e li accolse con delle pietre.



L'onorevole Evelyn Ellis e il suo complice Simms nella Panhard & Levassor a Tunbridge Wells nel 1895 all'epoca del loro primo Motor Show organizzato da e sulle terre di Sir David Salomons.



Infine, il più disinteressato, Sir David Lionel Salomons*. Ingegnere, diplomato dall'Università di Cambridge si comportava come un umanista dei tempi moderni: era erudito, ricco, generoso e progressista nell'autentico senso del termine, quello di una passione vera per il progresso della scienza. È per questo che in qualità di Sindaco fu uno dei primi a fornire elettricità alla sua città di Tunbridge Wells**. Del resto è grazie al suo mecenatismo che si deve l'invito alla prima dimostrazione automobilistica in Inghilterra, in occasione di un raduno agricolo nell'ottobre del 1895.

SIR DAVID SALOMONS
Requests the pleasure of the company of M. Raoul Vuillemot, directeur-fondateur de la Locomotion Automobile, on the occasion of his Exhibition of horseless carriages, to be held on October 15th, at the Tunbridge Wells Agricultural Show Ground.
The carriages will enter the ring at 3 o'clock

Alle ore 15,00 i veicoli partecipanti, tra i quali una Peugeot vis-à-vis, la Panhard et Levassor di Ellis (foto a pag.136), un trattore-landau a vapore De Dion-Bouton e un triciclo De Dion-Bouton, effettuarono qualche giro spettacolare su un anello equestre simile ad un campo appena arato dopo essere dissestato dalla pioggia e dagli zoccoli dei cavalli.

Questo evento, più che per il fatto di essere sportivo, aveva tutto quello che serve per impressionare le orecchie e la vista: alla confusione tuonante delle macchine si aggiungeva lo spettacolo dei veicoli saltellanti come cavallette.

*era il nipote dell' onorevole Lord David Salomons, membro del Parlamento e primo Sindaco ebreo di Londra.

**Tunbridge Wells, borgata del Kent a sud-est di Londra, che contava 20000 abitanti e conosciuta dai tempi della dinastia Stuart nel XVII° secolo per le sue cure termali.

Nel luglio del 1896, Sir David Salomons ci ricascò ancora invitando a proprie spese tutti i promotori europei dell'automobile.

Con la consueta discrezione britannica, l'invito non precisava i numerosi fasti previsti per i invitati. L'evento mondano era composto di polo, cinema, tiro al piatello, giocolieri, acrobati, teatro, esposizione automobilistica al Crystal Palace, ricevimenti e banchetti.

L'apoteosi a Tunbridge Wells fu una rievocazione pirotecnica che rappresentava la corsa Parigi-Marsiglia-Parigi con indimenticabili fuochi d'artificio.

Oltre alla lotta per l'abolizione del 'Locomotion Act', Salomons aveva voluto creare la 'Self Propelled Traffic Association' con il grande malcontento del suo amico Frederick Simms, che replicò fondando con Harry Lawson il Motor Car Club, diventato l'Automobile Club of Great Britain con l'aiuto di Evelyn Ellis nel 1897.

Quando Salomons cambiò il nome del suo club per registrarlo sotto lo stesso nome di Automobile Club of Great Britain, questa iniziativa non durò a lungo. Tre mesi dopo, davanti agli ultimatum giudiziari del suo vecchio amico Simms, il distinto Salomons rinunciò al suo progetto, permettendo all'ormai 'unico' Automobile Club of Great Britain di nascere nel dolore.



15 OTTOBRE 1896: LA CORSA *The Engineer*.

La rivista 'The Engineer' era il riferimento scientifico inglese dell'epoca. È dunque con la più grande serietà che il settimanale aveva definito la 'forza propulsiva di una automobile' come « *qualsiasi sistema diverso dalla forza muscolare, purché l'agente propulsivo sia contenuto nel veicolo* ».

Una simile definizione meritava una dimostrazione su strada e per questo fu programmata una 'corsa' su 2x100 miglia. Sarebbe stata preceduta da un'esposizione di veicoli nella stupenda hall in vetro del Crystal Palace.

Tuttavia questa prova stradale si sarebbe tenuta solo a condizione che venisse innanzitutto votato un ammorbidimento del Locomotion Act. Del resto anticipando la probabile futura legislazione, la velocità media consentita fu portata a 10 miglia/orarie (=16 km/orari) e tutti coloro che l'avessero superata non sarebbero stati tenuti in considerazione. Con l'approssimarsi del 15 ottobre, la città di Birmingham fu scelta come tappa di metà corsa ed i partecipanti avrebbero ricevuto una semplice mappa stradale come 'roadbook', lasciando ognuno libero di scegliere il suo itinerario... ma alla vigilia della corsa, i parlamentari stavano sempre parlamentando e la prova fu annullata.

I 5 partecipanti (su 72 iscritti) che si erano presentati per la corsa non potevano essere venuti per niente e un comitato di ingegneri inglesi conferì generosamente qualche medaglia d'oro:

- » a **Delahaye** per le sue soluzioni innovative di raffreddamento tubolare attraverso pompe ad acqua meccaniche;
- » a **Serpellet** per l'efficienza della sua vaporizzazione. L'onoreficienza per Léon Serpillet era probabilmente premeditata visto che a metà luglio, all'epoca del banchetto di David Salomons al Crystal Palace (v.pag 137), il francese aveva fatto vanto dei miglioramenti del suo propulsore attribuendoli, non senza piaggeria, alle idee ancestrali dei britannici James Watt e George Stephenson.

Questo prestigioso evento, *The Engineer*, sebbene mancante di una vera prova stradale, scatenò l'entusiasmo tra i membri della 'upper class' e tutto, un mese prima della famosa 'London-Brighton'...



Il Crystal Palace fu costruito per la prima Esposizione Universale del 1851 e disponeva di una superficie di 8 ettari. Questa splendida hall in vetro (4.000 tonnellate di metallo e 400 tonnellate di vetri) serviva da luogo espositivo per l'industria, così come il Parco Valentino a Torino, il Grand Palais a Parigi o il Palais du Cinquantenaire a Bruxelles. È qui che si tenne nel 1903 il primo grande Salone dell'Automobile d'Inghilterra con più di 10.000 visitatori.



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.

RAINER DESIGN.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