

LA FRECCIA ROSSA



TUTTE LE NOTIZIE
DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE





Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

e

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

25 settembre - 1 ottobre 2016

Auguri



Lufthansa
Nonstop you



PORSCHE

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

I TUOI PAGAMENTI DIVENTANO SMART



Mandi denaro con la
velocità di un messaggio



Paghi contactless
con lo smartphone



Acquisti online in
modo facile e sicuro

Scarica la nuova app UBI Pay e scopri quanto è utile.

UBI Banco di Brescia



vieni in filiale



ubibanca.com



800.500.200



seguici su Facebook

Messaggio pubblicitario. UBI Pay è un'offerta, riservata a consumatori, di due servizi di pagamento aggiuntivi per carte Enjoy e conti correnti delle Banche a marchio UBI e di un servizio tecnico per pagamenti online. Per acquistare UBI Pay è necessario essere titolari di un conto corrente o di una carta Enjoy e del servizio Qui UBI. Le funzionalità sono disponibili per smartphone iOS, Android e Windows Phone, avventi le caratteristiche tecniche indicate sul sito ubibanca.com. Per fruire di Pago contactless sono necessari: uno smartphone NFC con sistema operativo Android; una SIM NFC dell'operatore TIM; l'app TIM Wallet installata sullo smartphone; sono abbinabili solo Enjoy dotate di funzionalità contactless. La funzionalità Invio Denaro opera sul servizio jiffy, di SIA SpA. Portafoglio carte opera sui siti abilitati MasterPass. Condizioni contrattuali e fogli informativi in filiale, su ubibanca.com e sui siti delle Banche a marchio UBI.

SOMMARIO n° 51 Dicembre 2015

Editoriale I tempi cambiano, lo spirito del Club resta vivo	3	Addio a un'amica L'aspetto gentile della Mille Miglia	40
Assemblea del Club di aprile Tributo ai Fondatori	4	Musa di carta: Mille Miglia da copertina Seconda parte: dal 1947 al 1957	42
100° Anniversario Fondazione Aeroporto Militare "Luigi Olivari" Trofeo Diavoli Rossi	6	Custode della tradizione Alfredo Coppellotti	49
La Club-House punto di riferimento in Piazza Vittoria Alla Punzonatura ospiti di Club Mille Miglia e Brescia Corse	13	7-8 Novembre 2015 1915-2015 Raduno dei cento anni In trincea	58
Mille Miglia 2015 In cinquantadue alla 33ª edizione	17	Al Museo Mille Miglia Storia della Scuderia Brescia Corse	65
Libra 1000 Miglia La carta di credito del Gruppo Ubi Banca che celebra il mito della Freccia Rossa	29	18° Raid dell'Etna Il Raid dell'Etna 2015	68
Presentata la 34ª rievocazione Mille Miglia 2016	32	10 ottobre 2015 La settima volta della Coppa Franco Mazzotti	72
La Mille Miglia tra la gente Concorso fotografico Bruno Boni Mille Miglia 2015	36	L'automobile: sostenibilità di un sogno Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione	106

I SOCI FONDATORI DEL CLUB

**I TEMPI CAMBIANO,
LO SPIRITO DEL CLUB
RESTA VIVO**

Cari Amici,

il tempo avanza inesorabilmente e, con esso, l'età nostra e quella dei nostri Soci Fondatori, il più giovane dei quali ha disputato la Mille Miglia del 1957, vale a dire cinquantotto anni orsono.

Sono lontani i tempi nei quali, per me sbarbatello, partecipare alla rievocazione della Mille Miglia significava vivere la straordinaria emozione di stare al fianco di tanti protagonisti di un tempo. Oggi, l'unico vincitore della Mille Miglia vivente è colui che ha festeggiato i sessant'anni della sua vittoria record, al volante della Freccia d'Argento di Stoccarda: Sir Stirling Moss.

Purtroppo, l'anagrafe ha fatto il suo corso e - su quasi settecento nominativi raccolti quando il Club fu rifondato, nel 1986 - oggi il numero dei Soci Fondatori si è ridotto a una trentina. Fortunatamente, quelli tra loro che conducono il Club, dal Presidente ai Consiglieri, godono di buona forma (li immagino mentre fanno gesti scaramantici...). I Nostri hanno quindi iniziato a pensare al futuro del Club, proponendo di modificare lo Statuto, per consentire anche ai Soci Ordinari di accedere alle cariche più alte del Club.

Tuttavia, i Consiglieri più "giovani" hanno manifestato la ferma convinzione che il Club, nato nel 1949, appartenga principalmente ai Fondatori: così, all'Assemblea dei Soci nel corso della tradizionale "prenatalizia" sarà proposta la costituzione di un "Comitato di Controllo" del Club, riservato ai soli Soci Fondatori, che sovrintenda il Consiglio Direttivo, con facoltà - ma non l'obbligo - di partecipare a tutte le riunioni.

Naturalmente, finché il Club annovererà un Socio Fondatore, a questi sarà riservata la carica di Presidente.

Nel frattempo, come già accaduto nel 2014, il Presidente, i Vicepresidenti e i Consiglieri del Club, in rappresentanza di tutti i Soci Fondatori, sono stati invitati sul palco di partenza e d'arrivo della Mille Miglia e infine sul palcoscenico del Teatro Grande, per prendere parte attiva alle premiazioni.

Per la loro attenzione e sensibilità, il Club Mille Miglia Franco Mazzotti è pertanto riconoscente agli amministratori di 1000 Miglia Srl.

*cordialmente,
Paolo Mazzetti*



Da sinistra: Omati, Munaron, Sanesi, Regosa, Don Mantovani, Villoresi, Corazza, Serafini, Zambrini, Lena, Mantovani e Patrizi nel 1997



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





ASSEMBLEA DEL CLUB DI APRILE

TRIBUTO AI FONDATORI

Come tradizione, in occasione dell'assemblea tenuta lo scorso aprile 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 tre nuovi soci Ordinari; ecco i loro nomi: Andreas Astaller, Lucio De Mori e Angelo Strada.

Al termine dell'assemblea, tutti soci, con un autobus riservato, si sono trasferiti in Viale Venezia delle Mille Miglia.

Rinnovando una tradizione cara a chi ama la "corsa più bella del mondo", il Club Mille Miglia "Franco Mazzotti", in collaborazione con 1000 Miglia Srl e l'Automobile Club di Brescia, ha ricordato la memoria dei fondatori della Freccia Rossa con la deposizione di una corona al monumento di Renzo Castagneto, in Viale Venezia.

Oltre a Castagneto, la commemorazione è stata rivolta a Franco Mazzotti, Aymo Maggi e Giovanni Canestrini. ||



Angelo Strada riceve il distintivo del Club da Alfredo Coppellotti



Valerio Marinelli, Paolo Mazzetti, Roberto Gaburri e Massimo Amenduni



Andrea Capuzzi, Silvio Dell'Aglio, Gian Piero Belussi e Federico Fontana

Daniele Bonetti, Max Bontempi, Sergio Cherubini, Valerio Marinelli, Pierangelo Armenio e Paolo Mazzetti con la "nostra" notaia, Antonella Rebuffoni





TROFEO DIAVOLI ROSSI

100° ANNIVERSARIO FONDAZIONE
AEROPORTO MILITARE "LUIGI OLIVARI"

TROFEO DIAVOLI ROSSI



6° Stormo - Aeroporto Militare di Ghedi
13 Maggio 2015

"NOI AFFERMIAMO CHE LA
MAGNIFICENZA DEL MONDO SI È
ARRICCHITA DI UNA BELLEZZA NUOVA:
LA BELLEZZA DELLA VELOCITÀ!"

F.T. Marinetti

Uniti dal comun denominatore della velocità, i mondi dell'aeronautica e dell'automobilismo sportivo - all'inizio del ventesimo secolo, negli anni detti dell'ardimento - hanno avuto radici affini, soprattutto nel territorio bresciano.

Tra la città e la pianura, dal 1904 al 1909, proprio gli anni nei quali Marinetti pubblicava il "Manifesto del Futurismo", le celebri "Settimane Bresciane" esaltavano il brivido della velocità per terra e per aria, con gare ed esibizioni di automobili e aeroplani.

La spasmodica ricerca dello sviluppo tecnologico e il gusto dell'impresa furono elementi fondamentali sia della Mille Miglia sia delle tante imprese - alla ricerca di nuovi primati - compiute dai velivoli dei primi decenni del Novecento.

Per celebrare questa antica amicizia, già negli anni scorsi la rievocazione della Mille Miglia aveva fatto tappa alla Base dell'Aeronautica Militare di Ghedi. »



TROFEO DIAVOLI ROSSI





Jacopo, nipote di Giuseppe Cherubini, guardando le vetture della Mille Miglia ha detto: «Mio nonno e i suoi amici lavorano per fare una gara che serve a far divertire le auto vecchie»

Per rinsaldare il forte legame che corre tra la Freccia Rossa e il Diavolo Rosso, il comando della Base ha deciso di invitare alcune vetture che saranno poi protagoniste della Mille Miglia 2015 alle celebrazioni per il centenario dell'Aeroporto, intitolato alla Medaglia d'Argento al Valor Militare Tenente Pilota Luigi Olivari, Asso della Prima Guerra Mondiale e primo caduto della 91ª Squadriglia - "Squadriglia degli assi" - ricordato anche da Gabriele D'Annunzio che, a lui ed al Campo di Aviazione di Ghedi, ha dedicato i seguenti versi: *"Questo campo di Ghedi / cemento e tempra di eroiche giovinezze / devote all'olocausto infinito e oggi riconsacrato al puro nome di Luigi Olivari e nello splendore dei suoi puri occhi / che non tra gli uomini e non tra le aquile ebbero eguali nel fissare il sole e la morte."*

Mercoledì 13 maggio, il giorno prima della partenza, con lo scopo di festeggiare il primo secolo di vita, la Base dell'Aeronautica ha ospitato aeroplani di varie epoche e Aeronautiche anche di altri Paesi. A questi si sono unite circa ottanta vetture d'epoca che, prima di procedere alla punzonatura della Mille Miglia in Piazza della Vittoria, hanno disputato alcune prove cronometrate di regolarità sulla pista dell'Aeroporto. La manifestazione ha preso il nome "Trofeo Diavoli Rossi", la cui organizzazione è stata affidata da 1000 Miglia Srl al Club Mille Miglia Franco Mazzotti. »



Il comandante del Sesto Stormo, Colonnello Andrea Di Pietro, premia i vincitori del Trofeo Diavoli Rossi, disputato sulle piste dell'aeroporto di Ghedi, Fabio Salari e Roberto Tiberti su Triumph TR2



Angelo Seneci e Luisa Ciatti, su Amilcar CGSS del 1927, primi della categoria dei non partecipanti alla Mille Miglia



Si è trattato di un'iniziativa che avrebbe entusiasmato il bresciano che più di tutti seppe coniugare il volante automobilistico con la cloche d'aeroplano: Franco Mazzotti, l'ideatore del nome Mille Miglia e fondatore della corsa. Il giovane clarense compì numerose imprese aviatorie, dai peripli del continente africano ai tentativi di record attraverso l'oceano Atlantico. Ottimo pilota automobilistico, con il grado militare di tenente e nel ruolo di "capitano-pilota" del gruppo SAS, Servizi Aerei Speciali,

a soli 37 anni, scomparve con il suo aereo, un Savoia-Marchetti S.M. 75, abbattuto sul Canale di Sicilia, il 14 novembre 1942. Alla memoria, gli fu assegnata la Medaglia d'Argento al valore aeronautico con la seguente motivazione: «Valoroso giovane pilota, contribuiva ad apportare lustro e prestigio all'Aeronautica italiana affrontando vittoriosamente rischi e difficoltà in straordinarie imprese pionieristiche condotte nei cieli d'Europa e oltremare 1930 - 1934». ■■

In senso orario: l'Alfa Romeo 6C 1500 SS di Massimo Amenduni e Fabrizio Vicari, la FIAT 508 S "Coppa d'Oro" di padre e figlio Peli e la Riley Sprite di Dominique Cruyt e signora



Schierate sulla pista di Ghedi, da sinistra, l'Alfa Romeo 6C 1750 GS di Silvio Dell'Aglio, la Stanga 750 Sport di Monica Stanga, la FIAT 1100 TV Pininfarina di Giuseppe Cherubini, la OSCA MT4 1500 2AD di Valerio Marinelli, la Lotus 11 di Arturo Cavalli e la O.M. 665 Superba di Roberto Gaburri, con il presidente di ACI Brescia Piergiorgio Vittorini



VALPRES

VALBIA



ISO 9001 sistema di gestione per la qualità
ISO 14001 sistema di gestione ambientale
OHSAS 18001 salute e sicurezza dei lavoratori
CLASSE A certificazione energetica dello stabilimento
ISO 50001 sistema di gestione dell'energia



Una squadra
per puntare alla vittoria.



LA CLUB-HOUSE PUNTO DI
RIFERIMENTO IN PIAZZA VITTORIA

ALLA PUNZONATURA OSPITI DI CLUB MILLE MIGLIA E BRESCIA CORSE

IL CLUB MM IN PIAZZA VITTORIA

Ormai, 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, la Club-House del Club della Mille Miglia Franco Mazzotti - da qualche anno allestita insieme agli amici della Scuderia Brescia Corse - è la più frequentata della manifestazione: in Piazza della Vittoria sono passate decine di soci del Club iscritti alla Mille Miglia, i giornalisti, i vip e gli addetti ai lavori. Tutti, potere della Freccia Rossa, accomunati dalla voglia di respirare l'atmosfera magica che può nascere solo dai ricordi dei Soci Fondatori del Club, piloti che hanno partecipato alle edizioni di velocità e che ne tramandano il valore proprio attraverso il sodalizio di via Enzo Ferrari. »



Corazza, Coppellotti e Omati con Romana Fabbri e Mariana Reutmann, figlia di Carlos, l'argentino campione di Formula 1





Particolare non trascurabile, e che ha messo in crisi le scorte del Club, si trattava pressoché dell'unico stand con una proposta gastronomica all'insegna del "made in Italy" molto semplice quanto richiestissima, grazie alla generosità dei nostri soci: le specialità erano quelle tipiche delle terre dei motori, dall'Emilia-Romagna con Parmigiano-Reggiano e mortadella, a Brescia con lo squisito salame di Montisola, l'isola al centro del Lago d'Iseo, e varie etichette di Franciacorta. Richiestissima, anche per la grazia delle due nostre collaboratrici che l'hanno consegnata a tutti i concorrenti, è stata la nostra rivista "Freccia Rossa", distribuita in migliaia di copie. L'appuntamento in Piazza Vittoria per i soci, gli appassionati e tutti gli amici del Club, è per la prossima primavera. ■■



Il presidente Omati racconta le sue avventure a Sabrina Bignotti



Bobo Onofri e Piergiorgio Vittorini, Vice e Presidente di ACI Brescia

In basso: Ugo Gussalli Beretta, Presidente della Brescia Corse



Sopra: Max ed Emanuela Bontempi

A destra, dall'alto: Il CdA di 1000 Miglia Srl: Bordoli, Dalledonne e Gaburri

Il Sindaco di Brescia, Emilio Del Bono, con il "Sindaco della Mille Miglia", Bruno Boni

Luana Vollero intervista Alfredo Coppelotti

Lo stand dell'Automobile Club di Brescia presidiato da Mario Multinu



A destra, dall'alto: Le signore del Club: Franca Boni, Benedetta e Luigia Gaburri e Antonella Rebuffoni

La "Freccia Rossa" è andata a ruba, gradita da tutti i concorrenti

Fulvia Loda Gelmini e Roberto Pagliuca: la "comunicazione" della Mille Miglia

Anna Vitale difende il buffet del Club dall'assalto generale



Mazzetti, Corazza, Omati, Mocerri, Galliani, Coppelotti e Marinelli



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



di Daniele Bonetti

CONTINUA LA TRADIZIONE DEL CLUB DEDICATO A FRANCO MAZZOTTI

MILLE MIGLIA 2015

IN CINQUANTADUE ALLA TRENTATRESIMA EDIZIONE

CINQUANTADUE SOCI DEL CLUB ALL'ULTIMA MILLE MIGLIA: SONO STATI TANTISSIMI I NOSTRI EQUIPAGGI CHE HANNO CORSO L'ULTIMA EDIZIONE DELLA FRECCIA ROSSA COLTIVANDO LA GRANDE PASSIONE PER UN EVENTO UNICO E PROVARE A RACCOGLIERE RISULTATI IMPORTANTI.

C'è da dire che l'ultima Mille Miglia non ha senza dubbio mancato di suscitare emozioni nuove sia per i partecipanti sia per il pubblico: in primis l'allungamento delle operazioni di punzonatura (prevista sia al mercoledì pomeriggio che al giovedì mattina in Piazza della Vittoria), poi la partenza anticipata alle prime ore del pomeriggio (con la passerella della mitica Mercedes 300 SLR di Stirling Moss nell'anniversario della vittoria record del 1955) per poter arrivare a Rimini, punto di arrivo della prima tappa, in un orario consono alla Mille Miglia. »



Ezio Perletti e Riccardo Perletti, O.M. 665 SS MM1929

LA FRECCIA ROSSA



1



3



2



4

1. Osvaldo Peli e Francesco Peli, FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport, 1934

2. Sergio Sisti e Anna Gualandi, MG TB, 1939

3. Adriano Angelo Preti e Alessandro Preti, PORSCHE 356 1500 Speedster, 1955

4. Massimo Amenduni Gresele e Fabrizio Vicari, ALFAROMEO 6C 1500 MM, 1928

Bruno Ferrari e Carlo Ferrari, BUGATTI T 37, 1927



5



6



7



8



9

5. Luigi Carlini e Raymond Jennings, BUGATTI T 35, 1925

6. Arturo Cavalli e Petronilla Pezzotti, LOTUS ELEVEN CLIMAX LE MANS, 1957

7. Loes M. van de Velde e A. Marie van de Velde, TALBOT-LAGO T26, 1947

8. Emanuele Dora e Paolo Vaccari, LANCIA APPIA, 1957

9. Paolo Carlini e Alberto Martegani, ALFA ROMEO 6C 2300 Pescara Spider, 1935

In riva all'Adriatico, la Mille Miglia è arrivata dopo una lunga cavalcata che non ha mancato di toccare angoli spettacolari: Sirmione, Verona, Ferrara e quindi Ravenna, fino all'arrivo in notturna sulla capitale della costa adriatica. Il giorno seguente, via libera al trionfo dell'Emilia Romagna e delle Marche: da Rimini gli equipaggi hanno puntato verso San Marino per poi tornare verso il mare e da lì arrivare a Recanati, punto di svolta prima della volata finale verso Roma, giro di boa ideale in una capitale tirata a lucido nella splendida cornice di Castel Sant'Angelo.

Una pioggia di emozioni che senza dubbio non ha risparmiato i tanti vip al via: da Joe Bastianich (su Healey Silverstone) fino a David Gandy e Jodie Kidd (volti noti di Jaguar) senza dimenticare Kasia Smutniak (splendida ambasciatrice di del gruppo Fiat su una Lancia Ardea guidata da Alessandro Gamberini), Cesare Fiorio su una Lancia Aurelia B20 e Jochen Mass in forza alla Mercedes.

Da Roma, i concorrenti hanno percorso le strade forse più belle e panoramiche della Mille Miglia: Ronciglione, Viterbo, Radicofani e via verso la Toscana con l'attraversamento di Lucca e Pisa prima di scalare l'Abetone e piombare a Parma, punto di arrivo sorprendentemente caloroso della terza giornata di gara. »

Enrico Scio e Fabio Scio, ASTON MARTIN Le Mans, 1933





- 10. Luca Murru e M.Destro Castaniti, B.N.C. 527 MONZA, 1927
- 11. Massimo Ermini e Gino Taddei, BMW 328 Coupé, 1937
- 12. Ezio Ronzoni e Andrea Ronzoni, LANCIA Lambda Torpedo, 1928
- 13. Renato Gnutti e Benedetta Gnutti, FERRARI Inter Berlinetta Vignale, 1950
- 14. Michael Roeder e Dieter Roeder, FERRARI 500 Mondial Spider Scaglietti, 1955
- 15. John Houtkamp e Rutger Houtkamp, HEALEY 2400 Silverstone, 1950

16. Giulio Olivini e Giulio Bettoni, ARNOLT Bristol Bolide, 1954

17. Flavio Gandolfi e Giacinto Savoldi, S.I.A.T.A. Daina Gran Sport, 1952

18. Stefano Marzotto e Mauro Peruzzi, LANCIA AURELIA B20 GT 2000, 1953

19. Aldo Bonomi e Tarcisio Bonomi, LANCIA Aurelia B24 Spider America, 1955

20. Giovanni Palmieri e Umberto Ferrari, LANCIA Appia, 1954

21. Mario Boglioli e Enrica Pezzia, MASERATI A6 GCS, 1954

22. Ger Bas e Lorenzo Bas, ARNOLT Bristol Bolide, 1954

23. Piero Quercioli e Marco Monducci, FIAT 1100 Sport Siluro, 1949

24. Andreas Astaller e Daniela Gaillinger, ARNOLT Bristol, 1954

Per il rush finale, caratterizzato dalla lotta al vertice tra gli argentini Tonconogy-Berisso e i bresciani Vesco-Guerini, la Mille Miglia ha lasciato tutti a bocca aperta in quel di Monza, quando il giro all'interno dell'autodromo brianzolo e sulla sopraelevata restaurata ha suscitato una carica adrenalinica che ha ripagato i partecipanti di una gara lunga e faticosa.

Da Monza, l'arrivo a Brescia dopo un'escursione in Franciacorta - con l'omaggio a Franco Mazzotti nella sua Chiari - e il doveroso applauso a Juan Tonconogy e Guillermo Berisso che sulla loro Bugatti T40 del 1928 hanno vinto per la seconda volta la Freccia Rossa. »



12



16



21



17



22



13



18



23



11



14



19



24



15



20



25



26



27



28

Sul secondo gradino del podio ha concluso Andrea Vesco con Andrea Guerini, mentre il nostro socio Ezio Salviato, con la moglie Caterina Moglia, ha conquistato il terzo gradino del podio su una Bugatti T40 del 1928. E gli altri soci? Si sono difesi ottimamente: Bruno Ferrari ha chiuso al quarto posto su Bugatti T37 del 1927, Giovanni Mocerì quinto al volante di una Chrysler 72 del 1928, Riccardo Cristina nono (su Bugatti T40 del 1927) e Giuliano Canè decimo (su Bugatti T37 del 1927). Undicesimo classificato il neosocio Sergio Sisti su MG TB del 1939 a suggellare come nelle prime undici posizioni ci siano ben sei soci del nostro Club.

Decisamente brava anche la giovane socia Silvia Marini che insieme a Saskia Stoeckelmann ha vinto, da grande favorita della vigilia, la Coppa delle Dame su una Porsche 356 del 1953 concludendo la gara anche al 51esimo posto assoluto. Quanto agli amici della Scuderia Brescia Corse, sono stati ventidue gli equipaggi partecipanti, otto dei quali però già conteggiati tra quelli del Club Mille Miglia, essendo soci di entrambi i sodalizi. Oltre al già citato Bruno Ferrari, quarto, i primi classificati della Scuderia sono stati Ezio e Riccardo Perletti, con la loro bellissima OM; anche padre e figlio Perletti sono stati recentemente ammessi al Club Mille Miglia. ||

25. Rudolf W. Hug e Heidi Hug, HEALEY 2400 Westland, 1950

26. Mario Righela e Giuseppe Maggi, ALFA ROMEO AR 51 Matta, 1952

27. Albert Wetze Romain Collé, 6C 1750 GS Spider Zagato, 1930

28. Giulio Felloni e Riccardo Felloni, BUGATTI T 35 A, 1925



29

29. Paolo Maria Chersevani e Massimo Lanfranchi, ARNOLT Bristol Bolide, 1954

30. Giovanni Mocerì e Lucia Galliani, CHRYSLER 72, 1927

31. Giuseppe Ambrosi e Fabrizio di Amato, ALFA ROMEO 6C 1750 GS Zagato 1931

32. Corrado Minussi e Giuseppe Rizzo, ZANUSSI Fiat Fontebasso 750 Sport, 1948

33. Alex Von Mozere Maarten Staps, STANGUELLINI 1100 Berlinetta Bertone, 1948

34. Achille Donati e Maurizio Trezzi, S.I.A.T.A. Daina Gran Sport, 1952



30



31



32



33



34



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



35

35. Macko Laqueur e Louk De Wilde, LAGONDA M45 Rapide, 1934



36

36. Andrea Ruggeri e Quirino Gnutti, PORSCHE 356 1500 Speedster, 1955



37

37. Marta Bonomi e Mario Bonomi, ASTON MARTIN International, 1934



38

38. Dominique Cruyt e Micheline Bossaert, RILEY Lynx-Sprite, 1937



39

39. Vincenzo Bricchetti e Matteo Bricchetti, AUSTIN HEALEY 100/4, 1954



41

40. Giuseppe De Angelis e Romano Girardi, GLAUR 750 S, 1950

41. Bruno Marini e Andrea Marini, RILEY Sprite TT, 1936

42. Luca Bortolotti e Maurizia Bompani, MASERATI A6 1500 BERLINETTA, 1949

43. Hisato Nonaka e Angelo Strada, FIAT 508 S Mille Miglia "Balilla Sport", 1935



42



40



43



Luìgino Grasselli e Silvana Savaris, LANCIA Lambda Spider Corsa MM, 1928



Florian Seidle Hermann Geissler, JAGUAR D-Type, 1955

MILLE MIGLIA 2015 EQUIPAGGI CLUB MILLE MIGLIA E BRESCIA CORSE

POS.	N°	Pilota	Naz.	Socio	Copilota	Naz.	Socio	Vettura	Anno
3*	40	Ezio Martino Salviato	I	CMM	Maria C. Moglia	I	-	BUGATTI T 40	1928
4*	28	Bruno Ferrari	I	CMM-BSC	Carlo Ferrari	I	-	BUGATTI T 37	1927
5*	31	Giovanni Moerri	I	CMM	Lucia Galliani	I	-	CHRYSLER 72	1927
9*	29	Riccardo Cristina	I	CMM	Sabrina Baroli	I	-	BUGATTI T 40	1927
10*	32	Giuliano Canè	I	CMM	Klaus Peter Reichle	D	-	BUGATTI T 37	1927
11*	140	Sergio Sisti	I	CMM	Anna Gualandi	I	-	MG TB	1939
17*	4	Ezio Perletti	I	CMM-BSC	Riccardo Perletti	I	CMM-BSC	O.M. 665 SS MM	1929
19*	38	Ezio Ronzoni	I	CMM	Andrea Ronzoni	I	-	LANCIA Lambda Torpedo	1928
20*	105	Oswaldo Peli	I	BSC	Francesco Peli	I	-	FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport	1934
21*	87	Enrico Scio	I	CMM-BSC	Fabio Scio	I	-	ASTON MARTIN Le Mans	1933
22*	46	Massimo Amenduni Gresele	I	CMM	Fabrizio Vicari	I	CMM	ALFA ROMEO 6C 1500 MM	1928
24*	198	John Houtkamp	NL	CMM	Rutger Houtkamp	NL	CMM	HEALEY 2400 Silverstone	1950
25*	109	Tiberio Cavalleri	I	CMM	Valeria Zacchi	I	-	FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport	1935
26*	15	Giulio Felloni	I	CMM	Riccardo Felloni	I	-	BUGATTI T 35 A	1925
27*	118	Bruno Marini	I	CMM-BSC	Andrea Marini	I	CMM	RILEY Sprite TT	1936
28*	23	Marco Gatta	I	BSC	Eugenio Piccinelli	I	BSC	AMILCAR CGSs Spider	1926
29*	102	Massimo Bettinsoli	I	CMM BSC	Emanuele Peli	I	-	FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport	1934
33*	128	Massimo Ermini	I	CMM	Gino Taddei	I	-	BMW 328 Coupé	1937
34*	34	Giovanni Luca Murru	I	CMM	M. Destro Castaniti	I	-	B.N.C. 527 MONZA	1927
36*	11	Luigi Carlini	CH	CMM	Raymond Jennings	GB	-	BUGATTI T 35	1925
40*	163	Corrado Minussi	I	CMM	Giuseppe Rizzo	I	-	ZANUSSI Fiat Fontebasso 750 Sport	1948
41*	112	Hisato Nonaka	J	CMM	Angelo Strada	I	CMM	FIAT 508 S Mille Miglia "Balilla Sport"	1935
45*	45	Luigino Grasselli	I	CMM	Silvana Savaris	I	CMM	LANCIA Lambda Spider Corsa MM	1928
51* (*)	268	Silvia Marini	I	CMM	Saskia Stoeckelmann	D	-	PORSCHE 356 1500 Coupé	1953
57*	238	Flavio Gandolfi	I	BSC	Giacinto Savoldi	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport	1952
64*	347	Andrea Ruggeri	I	BSC	Quirino Gnutti	I	BSC	PORSCHE 356 1500 Speedster	1955
66*	298	Mario Boglioli	I	BSC	Enrica Pezzia	I	-	MASERATI A6 GCS	1954
67*	380	Adriano Angelo Preti	I	BSC	Alessandro Preti	I	-	PORSCHE 356 1500 Speedster	1955
68*	76	Giuseppe Ambrosi	I	CMM	Fabrizio di Amato	I	-	ALFA ROMEO 6C 1750 GS Zagato	1931
72*	294	Aldo Bonomi	I	CMM-BSC	Tarcisio Bonomi	I	BSC	LANCIA Aurelia B24 Spider America	1955
77*	196	Renato Gnutti	I	BSC	Benedetta Gnutti	I	-	FERRARI Inter Berlinetta Vignale	1950
79*	312	Giovanni Palmieri	I	CMM	Umberto Ferrari	I	-	LANCIA Appia	1954
98*	310	Ger Bas	NL	CMM	Lorenzo Bas	NL	-	ARNOLT Bristol Bolide	1954
100*	100	Macko Laqueur	NL	CMM	Louk De Wilde	NL	-	LAGONDA M45 Rapide	1934
103*	313	Giulio Olivini	I	BSC	Giulio Bettoni	I	-	ARNOLT Bristol Bolide	1954
104*	230	Achille Donati	I	CMM BSC	Maurizio Trezzi	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport	1952
109*	113	Paolo Carlini	CH	CMM	Alberto Martegani	CH	-	ALFA ROMEO 6C 2300 Pescara Spider	1935
136*	209	Rudolf W. Hug	CH	CMM	Heidi Hug	CH	-	HEALEY 2400 Westland	1950
144*	370	Michael Roeder	D	CMM	Dieter Roeder	D	-	FERRARI 500 Mondial Spider Scaglietti	1955
153*	153	Loes M. van de Velde	NL	CMM	A. Marie van de Velde	NL	-	TALBOT-LAGO T26	1947
170*	124	Dominique Cruyt	B	CMM	Micheline Bossaert	B	-	RILEY Lynx-Sprite	1937
186*	186	Luca Bortolotti	I	CMM	Maurizia Bompani	I	-	MASERATI A6 1500 BERLINETTA	1949
200*	64	Albert Wetz	L	CMM	Romain Collé	L	-	6C 1750 GS Spider Zagato	1930
215*	101	Marta Bonomi	I	BSC	Mario Bonomi	I	BSC	ASTON MARTIN International	1934

POS.	N°	Pilota	Naz.	Socio	Copilota	Naz.	Socio	Vettura	Anno
218*	1M	Mario Righele	I	CMM	Giuseppe Maggi	I	-	ALFA ROMEO AR 51 Matta	1952
225*	327	Paolo Maria Chersevani	I	CMM	Massimo Lanfranchi	I	-	ARNOLT Bristol Bolide	1954
228*	436	Emanuele Dora	I	CMM	Paolo Vaccari	I	CMM	LANCIA APPIA	1957
306*	195	Giuseppe De Angelis	I	CMM	Remano Girardi	I	-	GLAUR 750 S	1950
315*	189	Piero Quercioli	I	CMM	Marco Monducci	I	-	FIAT 1100 Sport Siluro	1949
324*	348	Florian Seidl	D	CMM	Hermann Geissler	A	-	JAGUAR D-Type	1955
331*	306	Vincenzo Bricchetti	I	BSC	Matteo Bricchetti	I	-	AUSTIN HEALEY 100/4	1954
343*	299	Andreas Astaller	D	CMM	Daniela Gaillinger	D	-	ARNOLT Bristol	1954
352*	162	Alex Von Mozer	NL	CMM	Maarten Staps	B	-	STANGUellini 1100 Berlinetta Bertone	1948
RIT.	292	Stefano Marzotto	I	CMM	Maura Perazzi	I	-	LANCIA AURELIA B20 GT 2000	1953
RIT.	403	Arturo Cavalli	I	CMM	Petronilla Pezzotti	I	-	LOTUS ELEVEN CLIMAX LE MANS	1957
-	0	Donato Benetti	I	CMM BSC	Paolo Sabbadini	I	-	APRIISTA MERCEDES-BENZ CSL	2015

* Silvia Marini e Saskia Stoeckelmann hanno vinto la "Coppa delle Dame"

Tiberio Cavalleri e Valeria Zacchi, FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport, 1935

Riccardo Cristina e Sabrina Baroli, BUGATTI T 40, 1927, premiati da Roberto Gaburri e Nicola Fabiano



Marco Gatta ed Eugenio Piccinelli, AMILCAR CGSs, 1926, premiati da Giuseppe Cherubini



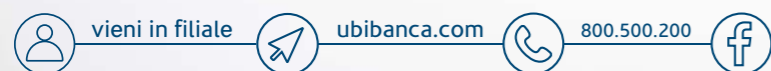
Da destra: Giuliano Canè, in gara con Klaus Peter Reichle su BUGATTI T 37, 1927 ed Ezio Martino Salviato, quarto assoluto in compagnia della moglie Maria Caterina, su BUGATTI T 40, 1928

Silvia Marini, con Saskia Stoeckelmann, su PORSCHE 356 1500 Coupé, 1953

IL MITO IN UNA CARTA



Scegli carta Libra 1000 Miglia
e rivivi ogni giorno
la tua corsa preferita.



vieni in filiale

ubibanca.com

800.500.200



UBI Banco di Brescia
Fare banca per bene.

Pubblicità. Libra Classic 1000 Miglia emessa dalle Banche a marchio UBI. Emissione e valutazione sui limiti di utilizzo soggetto ad approvazione dell'emittente. Fogli informativi e documentazione precontrattuale in filiale o su ubibanca.com

UBI Banco di Brescia

LIBRA 1000 MIGLIA, LA CARTA DI CREDITO DEL GRUPPO UBI BANCA CHE CELEBRA IL MITO DELLA FRECCIA ROSSA

UBI Banco di Brescia è stato per l'ottavo anno consecutivo **Trophy Sponsor della Mille Miglia**, uno dei simboli italiani più amati e conosciuti al mondo, che regala ogni anno a Brescia e all'intero Paese una straordinaria magia ed un particolare prestigio internazionale. La Mille Miglia è una felice unione tra passato e futuro, tra innovazione tecnologica e storia italiana. **Eccellenza e tradizione** sono principi che guidano la Banca e sono espressi al meglio nella Mille Miglia, che sintetizza le caratteristiche di Brescia: caparbità, passione per le sfide, coraggio ed eleganza, legati fra loro dalla determinazione e da una solida vocazione imprenditoriale. »



L'equipaggio Tonconogy / Berisso vince l'edizione 2015 della Mille Miglia e si aggiudica il trofeo UBI Banco di Brescia

Libra 1000 Miglia è la carta di credito che il Gruppo UBI Banca dedica alla *corsa più bella del mondo*. Una versione speciale di Libra Classic MasterCard, dedicata alla leggendaria Mille Miglia, dotata di microchip di ultima generazione che risponde ad avanzati requisiti di sicurezza e permette di sfruttare la velocità dei pagamenti contactless.



La carta di credito Libra 1000 Miglia è disponibile fino al 31 dicembre 2015 presso tutti gli sportelli del Gruppo UBI Banca

Libra 1000 Miglia consente di pagare gli acquisti online, nei negozi, in Italia e all'estero, dove si trova il marchio MasterCard, con un unico addebito sul conto corrente di tutte le spese sostenute nel mese precedente o – previa richiesta - con modalità di rimborso “rateale”. È altresì possibile richiedere di variare il limite di utilizzo della carta, che risponde ad avanzati requisiti di sicurezza e consente anche l'attivazione del servizio **MasterCard SecureCode**, per una maggiore tutela durante gli acquisti online. Inoltre, attivando gli SMS informativi, è possibile essere costantemente aggiornati su spese, saldo e disponibilità residua. Per pagare piccoli importi si può avvicinare la carta all'apposito lettore POS, sfruttando la velocità e la comodità offerta dalla **tecnologia contactless**.

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

I titolari della carta potranno altresì beneficiare del 20% di sconto su tutto il merchandising ufficiale 2015 Mille Miglia, distribuito dal merchandiser ufficiale PMP Advertising s.r.l., usufruibile per tutto il 2015 sugli acquisti online effettuati su www.millemigliashop.com e www.personalshoes.it.

Libra 1000 Miglia ha avuto testimonial d'eccezione, come **Giuliano Canè**, vincitore di dieci edizioni della leggendaria corsa e **Joe Bastianich**, il Restaurant Man più famoso della TV, che ha partecipato per la prima volta alla gara nel team UBI Banco di Brescia.



Joe Bastianich con Costantino Vitali e Roberto Tonizzo, rispettivamente Presidente e Direttore Generale del Banco di Brescia



Joe Bastianich è intervenuto nel Mille Miglia Village di Piazza della Vittoria, nello spazio di UBI Banco di Brescia.



Giuliano Canè, recordman assoluto della Mille Miglia, e Roberto Tonizzo, Direttore Generale del Banco di Brescia

PRESENTATA LA TRENTAQUATTRESIMA RIEVOCAZIONE MILLE MIGLIA 2016

LA TRENTAQUATTRESIMA RIEVOCAZIONE DELLA MILLE MIGLIA, LA CORSA SU STRADA PIÙ CELEBRE DI OGNI TEMPO, SARÀ DISPUTATA DA GIOVEDÌ 19 A DOMENICA 22 MAGGIO 2016. LA DATA, COME DA TRADIZIONE, ANTICIPA DI UNA SETTIMANA IL GRAN PREMIO DI MONACO DI FORMULA UNO.

Per il quarto anno consecutivo, a curare la grande kermesse automobilistica sarà naturalmente 1000 Miglia Srl, società totalmente partecipata dall'Automobile Club di Brescia e da esso appositamente creata nel 2012. La gestione della corsa da parte di 1000 Miglia Srl delle ultime tre edizioni ha stabilito

un nuovo standard, sia in termini sportivi sia dal punto di vista del risultato economico. Rispettando la tradizione nata nel 1927, il percorso prenderà il via e terminerà a Brescia, attraversando mezza Italia prima e dopo il giro di boa a Roma. Ogni anno, il percorso subisce modifiche allo scopo di tornare a far transitare la Mille Miglia in località dove era assente da qualche anno. Nel 2016, proseguendo con la medesima filosofia, sono state apportate alcune variazioni al tracciato, presentate al pubblico da Roberto Gaburri, Valerio Marinelli e Giuseppe Cherubini. Anche nel 2016, la Mille Miglia sarà disputata in quattro tappe, per altrettante giornate. La prima tappa, con partenza nel primo pomeriggio di Giovedì 19 Maggio, dopo il passaggio a Ravenna e Ferrara, si concluderà a Rimini. Il giorno dopo, Venerdì 20 Maggio, con sosta a Macerata per il pranzo, la seconda



tappa porterà i concorrenti, come tradizione nella serata di venerdì, a Roma, dove la concomitanza con il Giubileo comporterà alcune modifiche nella consueta passerella notturna nell'Urbe. Sabato 16, il percorso dalla capitale resterà pressoché invariato fino alla Toscana, con pausa a Poggibonsi: soddisfacendo le tante

richieste degli appassionati che ne hanno sempre affollati i tornanti, con un tifo da stadio, la Mille Miglia 2016 tornerà a scalare i Passi della Futa e della Raticosa, teatro di epiche imprese ad opera di assi del volante. La terza tappa sarà conclusa nuovamente a Parma, che lo scorso anno ha riservato una calorosa accoglienza ai partecipanti: da qui, »



Franco Gussalli Beretta, Il Sindaco Emilio Del Bono, Giuseppe Cherubini, Roberto Gaburri, Valerio Marinelli e Andrea Dalledonne

la domenica mattina, i concorrenti faranno ritorno a Brescia, ripetendo l'arrivo all'ora di pranzo, tanto apprezzato negli scorsi due anni. Risalendo da Parma, la lunga carovana della Freccia Rossa attraverserà Cremona, proseguendo verso Nord. Preso atto dell'estremo gradimento sia degli equipaggi sia del foltissimo pubblico, la Mille Miglia tornerà a disputare alcune prove nell'Autodromo Nazionale di Monza.

Dal circuito brianzolo, ideato e fondato nel 1922 dal bresciano Arturo Mercanti, le vetture in gara attraverseranno Bergamo e quindi la Franciacorta, proseguendo nell'opera di promozione del territorio bresciano. Tra le novità dell'edizione 2016, ci saranno i nuovi coefficienti che saranno applicati ai punteggi ottenuti da ciascuna vettura in gara, calcolati tenendo conto dell'epoca e della sportività degli oltre novecento modelli di vettura iscrivibili alla Mille Miglia, cioè quelli di cui sia accertata la partecipazione ad almeno un'edizione di velocità, tra il 1927 e 1957. I nuovi coefficienti, che sono pubblicati sul sito www.1000miglia.it, sono stati completamente ricalcolati con l'intento di premiare maggiormente le vetture più sportive, quelle che hanno scritto le pagine più importanti delle competizioni automobilistiche. Altro effetto dei nuovi coefficienti sarà ridurre il divario tra i modelli anteguerra e le vetture sport del dopoguerra, fino allo scorso anno di fatto escluse dalla possibilità di salire sul podio. Infine, con l'intento di favorire i modelli di automobile che sono stati protagonisti della Mille Miglia dal 1927 al 1957, sono stati



Da sinistra: Il Commissario Marelli, la Vicesindaco Castelletti, la comandante della Polizia Stradale Barra, Leonardo Cossu ed Emilio Bordoli, sindaco e consigliere di 1000 Miglia Srl

introdotti due bonus di punteggio: il primo è il medesimo adottato fino a due anni orsono, attribuito a quegli esemplari (numero di telaio) dei quali sia accertata la partecipazione ad almeno un'edizione. Unica differenza, il valore pari al 5%, contro il 10% del recente passato. Il secondo bonus, sempre del 5%, sarà invece assegnato a tutti quei modelli di vettura che, nelle ventiquattro edizioni di velocità, abbiano vinto la propria classe o categoria di appartenenza. Questa modifica ai coefficienti adottati fino allo scorso anno, entrati in vigore nel 2008, ha lo scopo di valorizzare i veicoli d'epoca dal passato più glorioso, aumentando ulteriormente il valore storico e sportivo di quello che Enzo Ferrari, assistendo al passaggio della rievocazione del 1988, definì uno "straordinario museo viaggiante".

Nel salone Vanvitelliano di Palazzo Loggia, sede del Comune di Brescia, hanno assistito alla conferenza stampa di presentazione della Mille Miglia 2016 oltre duecento persone. Piergiorgio Vittorini, Presidente dell'Automobile Club di Brescia, ha affermato che la Mille

Miglia è oggi uno dei brand italiani di maggior successo nel mondo, che lo scorso anno ha richiamato a Brescia partecipanti da 38 Paesi di tutti i continenti, aggiungendo che: «Dopo un triennio di positivi risultati, testimoniati da bilanci assolutamente lusinghieri, con la Mille Miglia 2016 si aprirà un nuovo ciclo, con l'obiettivo di rendere ancora più celebre la Freccia Rossa nel mondo, grazie anche agli sponsor che ci affiancano e alle capacità manageriali della nostra città». Con un messaggio, causa la forzata assenza, il neo Presidente di 1000 Miglia Srl, Aldo Bonomi, ha ricordato che «Nel giugno del 2012, decidemmo di dare il via a 1000 Miglia Srl: tre anni più tardi, i risultati di bilancio confermano che questa idea ha fornito maggiori risorse economiche all'Automobile Club Brescia. Ora parte un nuovo ciclo: il connubio tra le tante tradizioni - sportive, storiche, culturali e umane - della Freccia Rossa e una moderna gestione a respiro internazionale comporranno una formidabile base sulla quale poggiare un futuro di continuo successo della nostra Mille Miglia, la corsa bresciana».

Franco Gussalli Beretta, Vicepresidente di 1000 Miglia Srl, ha parlato di alcuni aspetti tecnici della corsa, affermando che: «Possono essere ammesse le vetture delle quali almeno un esemplare sia stato iscritto alla Mille Miglia di velocità, dal 1927 al 1957, in uno dei modelli presenti nell'elenco delle vetture candidabili, pubblicato sul nostro sito».

Valerio Marinelli, Presidente del Comitato Promotore (che sostituisce quello Organizzatore), ha spiegato: «Saranno ammesse fino a 430 vetture: per poter essere selezionate, le vetture iscritte dovranno disporre di almeno uno di questi documenti: Fiche ACI-CSAI (Commissione Sportiva Automobilistica Italiana), Htp FIA (Historic technical passport rilasciato dalla Fédération Internationale de l'Automobile) o ID FIVA (Identity Card della Fédération Internationale des Véhicules Anciens).

Le automobili iscritte saranno selezionate da un'apposita commissione, composta da esperti incaricati da 1000 Miglia Srl e da commissari tecnici internazionali, coordinata dal nostro Comitato Operativo».

Riferendosi al bilancio della società recentemente approvato, Andrea Dalledonne, Amministratore Delegato di 1000 Miglia Srl, affiancato dal collega Marco Makaus, ha spiegato: «I dati di bilancio confermano il buon andamento della gestione, con una forte crescita nei primi tre anni di attività. Il 2015 si chiude con un fatturato di 8 milioni, 85 mila Euro, con un incremento del 34% rispetto al 2013. Il risultato operativo lordo passa da 788 mila a 1 milione 740 mila Euro, segnando una crescita dell'814% rispetto ai 190 mila del primo anno di esercizio. L'utile netto al 30 giugno 2015 sale a 1 milione 195 mila Euro, rispetto ai 507 mila del 2014, superiore del 1657% rispetto ai 68 mila Euro registrati alla stessa data di chiusura bilancio del 2013».

«Oggi il 10% del valore della Società sarebbe sufficiente ad azzerare il debito della nostra controllante», ha chiosato Dalledonne, chiarendo che: «La scelta di costituire 1000 Miglia S.r.l. è stata dunque vincente, in quanto ha consentito alla società ed all'azionista di massimizzare l'utile marginale. Si è basata su una strategia di lungo termine ed una gestione sana, trovando solido supporto nel lavoro di tutti: dipendenti, collaboratori, partecipanti e con il fondamentale apporto dei nostri sponsor. In definitiva, un gruppo di cui siamo orgogliosi e che desideriamo oggi ringraziare». ■



Il neo-presidente di 1000 Miglia Srl salutato all'arrivo a Roma da Piergiorgio Vittorini, presidente dell'Automobile Club di Brescia

BRESCIA, LA MILLE MIGLIA TRA LA GENTE

CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI MILLE MIGLIA 2015

LA TERZA EDIZIONE DEL CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI, HA VISTO PREMIATA LA TENACIA DEGLI ORGANIZZATORI, COME SEMPRE AFFIANCATI E SOSTENUTI DAL CLUB MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI" E DA 1000 MIGLIA SRL, CON IL CONTRIBUTO DELLO SPONSOR BANCO DI BRESCIA E DI PHOTÒ 19: QUEST'ANNO, IL NUMERO DEGLI ISCRITTI HA SUPERATO I TRECENTO, RADDOPPIANDO AMPIAMENTE LA QUOTA DEL 2013, ANNO D'ESORDIO DEL CONCORSO.

Il Sindaco di Brescia, Emilio Del Bono, consegna un "Premio alla carriera" ad Alberto Sorlini, fotografo ufficiale della Mille Miglia dal 1947 al 1957



Varia la provenienza degli appassionati che hanno inviato le loro immagini "popolari" della corsa: al fianco dei numerosi fotografi di Brescia e provincia sono stati più di un centinaio gli sfidanti a colpi di clic giunti da oltre trenta province d'Italia e numerosi gli stranieri provenienti da Svizzera, Germania, Olanda, Francia, Austria e Repubblica Ceca.

Alla cerimonia di premiazione, in Palazzo Loggia, erano presenti oltre un centinaio di concorrenti. Il Sindaco di Brescia On. Emilio Del Bono ha consegnato al vincitore del concorso una Vittoria alata, simbolo della città. Altri premi sono stati consegnati da Roberto Boni, figlio di Bruno e presidente dell'Associazione, Valerio Marinelli Presidente di 1000 Miglia Srl, Alfredo Coppellotti, vicepresidente del Club Mille Miglia Franco Mazzotti e Paolo Mazzetti. »

Dall'alto:

Petra Sagnak, prima classificata tra i partecipanti stranieri; Franco Lucini, segretario dell'Associazione Bruno Boni, con Alberto Sorlini; Valerio Marinelli premia il nostro socio Luigi Cocca



Foto di gruppo per i premiati



La giuria, presieduta dal cav. Alberto Sorlini, fotografo ufficiale della Mille Miglia dal 1947 al 1957, ha definito la seguente classifica:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1° Classificato: Leonardo Sasso di Massa Carrara | 6° Classificato ex aequo: |
| 2° Classificato: Emilio Goffi di Chiari (BS) | Alessandro Bacchetti di Brescia |
| 3° Classificato: Ettore Pilati di Rezzato (BS) | Ettore Ranzani di Brescia |
| 4° Classificato: Stefano Corà di Mantova | Marco Giglioni di Piancastagnaio (SI) |
| 5° Classificato: Petra Sagnak di Mönchengladbach - Germania (1° concorrente straniero) | Paolo Sbalzer di Brescia |
| | Rossella Giusti di Piombino (LI) |
| | Mauro Engheben di Ghedi (BS) |
| | Roberto Baroni di Piombino (LI) |
| | Luigi Angelo Cocca di Lumezzane (BS) |
| | Valter Dusi di Castelmella (BS) |
| | Marco Pasotti di Castegnato (BS) |



1° CLASSIFICATO: Leonardo Sasso (Massa Carrara)

La "Coppa Giovani" è stata vinta da Gerard Bianchi (classe 2002) di Brescia, mentre la "Coppa Bruno Boni" - assegnata dalla Famiglia Boni e dall' Associazione - è andata a Davide Prandelli di Torbole Casaglia (BS).

Nel corso delle premiazioni tenute nel Salone Vanvitelliano di Palazzo Loggia, Il Sindaco di Brescia, On. Emilio Del Bono, ha voluto assegnare un premio alla carriera ad Alberto Sorlini, quale fotografo ufficiale della Freccia Rossa e fondatore del Museo della Fotografia di Brescia. II



2° CLASSIFICATO: Emilio Goffi di Chiari (BS)



4° CLASSIFICATO: Stefano Corà di Mantova



3° CLASSIFICATO: Ettore Pilati di Rezzato (BS)



5° CLASSIFICATO: Petra Sagnak di Monchengladbach (D)



Tutte le immagini partecipanti al concorso sono pubblicate sul sito www.brunoboni.it



ADDIO A UN'AMICA L'ASPETTO GENTILE DELLA MILLE MIGLIA È morta Maria Franchi

**LO SCORSO 25 SETTEMBRE CI HA
PREMATURAMENTE LASCIATO MARIA
FRANCHI: CON LEI SE N'È ANDATO UN
ALTRO PEZZO DI UNA GRANDE IRRIPETIBILE
AVVENTURA, RESA POSSIBILE GRAZIE
A UNA SCONFINATA PASSIONE.**



Grazie alla sua disponibilità e alle sue premure per i concorrenti era stimata e aveva amici ovunque, in tutti i continenti. Tra i più cari c'era l'argentino Daniel Diaz Luna che, non potendo arrivare in tempo in Italia per i funerali, ha chiesto ad Arianna Gnutti di leggere il messaggio di seguito riportato, proprio come lui – ogni anno – leggeva una delle letture sacre durante la messa dei piloti, prima di ogni edizione della Mille Miglia. *«La nostra Maria sarà per noi sempre viva, felice, sorridente, sarà sempre quella che dirige e che risolve i problemi alla guida della Mille Miglia, il nostro evento più prezioso. Rimarrà per noi l'insostituibile chiave che fa funzionare il meccanismo alla perfezione. Ci ricorderemo per sempre di Maria, dei suoi modi, del suo scherzare, ridere e sorridere e il suo riuscire, al tempo stesso, ad essere sempre efficiente. Maria era rispettata ed amata e mancherà tantissimo a tutti noi, sparsi in diversi Paesi del mondo. Ora è libera dal dolore e dalle preoccupazioni e sono certo che da oggi Maria farà da angelo custode a molti di noi. Maria, che per tanti, da qualsiasi parte del mondo provenissero e in qualsiasi lingua parlassero eri "la Maria", vogliamo che tu sappia che ti amiamo teneramente oggi come allora e ti abbracciamo forte ovunque tu sia. Aspettaci lassù dove un giorno ci incontreremo nuovamente».* All'amico e Socio Onorario del nostro Club, Costantino Franchi, fratello di Maria, vanno le condoglianze di tutto il Club Mille Miglia "Franco Mazzotti".



Maria Franchi durante la Messa dei piloti della Mille Miglia, in Duomo Vecchio, con Gino Danieli, Enzo Ziletti, Giacomo Bontempi e Costantino Franchi: dietro di lei, Daniel Diaz Luna.

Arianna
Ask to address the church in front like they always asked me to
read a page
at church before every MM.
Please say the following ;
" our Maria will always be alive,happy,smiling,directing,resolving
and
commanding our dearest event , She was the key element for the
big
machinery to function , we will always remember her and her ways,
joking
,laughing and at the same time been very efficient .
Maria is respected, loved and will be miss by all of us around the
world ,
now she is free of pain and worries and will be the guardian angel
for some
of us .
Maria we love you dearly , you are " La Maria" for many of us .
Big hug and just wait for us up there....we will meet again"
Daniel Diaz-Luna

Mille Miglia 1991:
Carla Ziletti e Maria
Franchi premiano
Paolo Mazzetti e
Roberto Paoletti.

Il testo originale inviato
da Daniel Diaz Luna

MUSA DI CARTA: MILLE MIGLIA DA COPERTINA

Seconda parte: dal 1947 al 1957

di Antonio Alessio Vatrano

Foto: Archivio www.automobilivatrano.it

LA SECONDA PARTE DI "MUSA DI CARTA: MILLE MIGLIA DA COPERTINA" RIPARTE PRENDENDO IN ESAME L'ULTIMO DECENNIO DURANTE IL QUALE SI SVOLSE LA CORSA BRESCIANA E CHE, NEL BENE O NEL MALE, HA SEGNATO IL DESTINO DELLA FRECCIA ROSSA.

Esso ha inizio con la prima edizione, disputata nel 1947 dopo la fine della seconda guerra mondiale e con tutte le difficoltà a questa connesse, e termina con l'ultima edizione del 1957, durante la quale, a Guidizzolo (MN), lo scoppio dello pneumatico della Ferrari causò un terribile incidente in cui non solo persero la vita il pilota spagnolo Alfonso de Portago ed il navigatore americano Edmund Gurner Nelson, ma anche nove spettatori. È facile intuire quanto le riviste costituiscano per una nazione un vero e proprio specchio in cui si riflettono i caratteri e gli umori della società. Tale aspetto è maggiormente percepibile nei periodi come quello in oggetto, caratterizzato dalla volontà di cambiare e lasciare alle spalle un conflitto bellico tanto disarmante.

Nelle riviste che qui si prendono in esame, infatti, sono riscontrabili alcune novità. Come nei titoli, ad esempio. Le maggiori testate giornalistiche che seguono la Mille Miglia ritengono che sia ancora una manifestazione importante per la ripresa, anche economica, dell'Italia e continuano a dedicarle le prime pagine con copertine multicolore e titoli altisonanti. È sicuramente vero che la Mille Miglia contribuì a risollevarre l'Italia dalla crisi post-bellica e, comunque, tra il 1927 ed il 1957, ebbe un ruolo importante nell'evoluzione dell'automobile e della nazione. Così la pensava Enzo Ferrari il quale disse che "la Mille Miglia insegnò agli Italiani a costruire le automobili".



**MOTOR, n. 26
(giugno 1947)**

In questo numero di Motor, settimanale che veniva pubblicato ogni domenica, la prima pagina è stata dedicata a "La più grande corsa su strada", con la vittoria della XIV Mille Miglia conseguita da Clemente Biondetti a bordo della bellissima Alfa Romeo 2900, strizzando l'occhio alla carismatica figura di Nuvolari che desta sempre tanta meraviglia per l'entusiasmo che suscita nelle folle. Degno di nota il titolo che ricorrea alla bella prova sostenuta dalle debuttanti Fiat 1100 Sport, argomento approfondito anche all'interno della rivista con foto e caratteristiche tecniche del nuovo modello Fiat.

**Lo Sport Illustrato, Anno XXVIII,
n. 17 (28 aprile 1949)**

In copertina, con taglio diagonale, sono stati pubblicati due scatti fotografici. Nel primo, in alto, la fotografia dell'agenzia Publifoto immortalava la quarta volta di Clemente Biondetti con la Ferrari 2000 n. 624. Nel secondo, in basso, vi è ritratto Taruffi, sempre con Ferrari 2000 n. 642, che stette per lunga parte della corsa alle costole di Biondetti. Come in molti altri casi, anche in queste foto è presente uno dei protagonisti indiscussi delle corse automobilistiche: il pubblico. Mentre è demandato lo sforzo del cronista di raccontare una corsa con un solo scatto. Si segnala, infine, il titolo "Per Biondetti la Mille Miglia è una luna di miele" che rinvia all'interessante approfondimento alle pp. 8/9 scritto da G. De Beta.





INCOM, (29 aprile 1950)
 Sovvertiamo qui i termini del nostro dossier presentando, per la rivista INCOM, non la copertina ma il retro, forse più interessante per la presenza di un giovanissimo e indimenticabile Gianni Marzotto celebrato per la vittoria della Mille Miglia del '50 con la Berlinetta Ferrari n. 724.
 Si rinvia alle pp. 36/37 per una puntuale cronaca della corsa, raccontata dall'inviato Nino Nutrizio in un resoconto ricco di particolari anche curiosi, come la vendita -per dieci milioni di lire- della Alfa Romeo di Bornigia a Fangio.



La Primavera Bresciana (1952)
 La Primavera Bresciana, per la XIX edizione della Mille Miglia, impagina la copertina in maniera simile al n. 15 di Raci del 1930. proposta nella prima parte di "MUSA DI CARTA: Mille Miglia da Copertina" pubblicata nel numero precedente di La Freccia Rossa. Sullo sfondo neutro si stagliano i medaglioni che incorniciano i volti dei campioni Villoresi, Marzotto, Ascari, Farina, Biondetti. La rivista, pubblicata a Brescia, è un prodotto legato in modo intrinseco al territorio in cui è nata la Mille Miglia.

Il Vittorioso, n. 17 (29 aprile 1951) Copia anastatica

La copertina disegnata da C. CAESAR 51 illustra la XVIII edizione della Mille Miglia del 1951. Nell'articolo civetta, che rinvia al servizio in terza pagina di Ugo Sciascia, si legge "MILLE MIGLIA! Corsa affascinante di macchine che passano veloci e rumorose. Nei meriggi pieni di sole e nel pieno della notte: gara di motori che cantano, gara di piloti che resistono e osano e vincono: competizione ardente che interessa le folle d'Italia [...]"



Tutto Sport MOTORI, n. 6 (Giugno 1954)

Una delle copertine più belle di tutta la raccolta AutomobiliaVatrano è, a nostro avviso, quella che Tutto Sport MOTORI dedica alla bella "Rossa" n. 602, targata TO, e che questa volta non è una Ferrari ma una Lancia D24 con cui Alberto Ascari si aggiudicò la XXI Mille Miglia. Di notevole interesse anche l'articolo "Le Grandi corse di primavera (dalla Mille Miglia a Le Mans)" a firma di Ferruccio Bernabò.





**Lo Sport Illustrato,
n. 18 (6 maggio 1954)**

Ed ancora ad Alberto Ascari è affidato il compito di aprire le copertine della Mille Miglia del '54. In questo caso non più in auto ma festeggiante e sorridente. In questa immagine, oltre ai canonici emblemi della vittoria, quali potrebbero essere i fiori, vi sono ulteriori ed ancora più interessanti simboli del trionfo. Ci riferiamo ai segni della fatica e della polvere depositata sul volto del pilota, a sottolineare il poderoso sforzo fisico con cui ci si misurava nei chilometri della corsa. Il titolista ritiene importante sottolineare che -ad Ascari- questa era "La vittoria che gli mancava".

**Lo Sport Illustrato,
n. 18 (1955)**

Nell'edizione del '55, definita "La Mille Miglia dei primati" dalla media di 157,650 Km/h, vi sono due protagonisti assoluti che si dividono la copertina di questo numero di Sport Illustrato. Si tratta della Mercedes 300 SLR n. 722 e del suo pilota Stirling Moss che andò persino contro la superstizione, timbrando il primo posto a Roma ed anche a Brescia. La cronaca della corsa spettò ad una firma di rilievo, quale fu quella di Emilio De Martino.



**Radiocorriere,
n. 17 (aprile 1956)**

Con la foto "artistica" qui raffigurata, caratterizzata da un'inquadratura con un vertiginoso taglio prospettico, si ha l'impressione che il muso della vettura sia chilometrico... quasi come i 1600 chilometri che le tante auto sportive hanno percorso da Brescia a Roma A/R. All'interno servizio esclusivo di Carlo Bacarelli mentre i contenuti della rivista preparano l'appassionato all'evento del 1956.

**Rotosei Sport,
n. 9 (17 maggio 1957)**

Con quest'ultima rivista si intende ricordare i trent'anni dalla prima edizione della Mille Miglia, con un approfondimento alle pp. 3-5 in cui si ripercorrono le passate edizioni. Il fermo immagine postato in copertina, molto concettuale, ritrae il penseroso Eugenio Castellotti che "come una meteora attraversò il cielo dello sport automobilistico, e come la meteora quando sta per dissolversi nel caos dell'Universo, vincendo la Mille Miglia lanciò l'ultimo suo più fulgido bagliore".





di Daniele Bonetti

CUSTODE DELLA TRADIZIONE

ALFREDO COPPELLOTTI

Trent'anni con il Club MM

LA SUA MILLE MIGLIA È UN ACCAVALLARSI DI RICORDI, ANEDDOTI, SFIDE E SPACCATI DI UNA BRESCIA CHE PER CERTI VERSI NON C'È PIÙ: PER ALFREDO COPPELLOTTI, SOCIO FONDATORE E VICEPRESIDENTE DEL CLUB MILLE MIGLIA, PARLARE DELLA CORSA BRESCIANA PER ECCELLENZA EQUIVALE A FARE UN VIAGGIO INDIETRO NEL TEMPO, FINO AGLI ANNI CINQUANTA, QUANDO SULLA FIAT TOPOLINO SI SFIDAVA CON GLI AMICI PER PROVARE GLI STESSI BRIVIDI DEI GRANDI PILOTI.



Alfredo e Giuseppe Coppelotti, su FIAT 500 C "Topolino", alla Mille Miglia 1953



I fratelli Coppelotti
al Trofeo Supercortemaggiore

a finire la corsa perché si è fuso il motore; l'anno dopo ci siamo presentati con la Renault 4 CV, è stata una bella esperienza. Per noi la Mille Miglia era importante, poi da solo ho partecipato al primo Circuito di Cremona prima che io mi fidanzassi e mi sposassi interrompendo così la partecipazione alle manifestazioni sportive. Ho ripreso molto tempo dopo

con le gare di regolarità, dalle Mille Miglia rievocative fino alla Coppa Mazzotti. Con la favolosa Abarth Scorpion ho disputato pure 7 Raid D'Annunziani, magistralmente organizzati dal mio compianto amico Raoul Patrizi: è sempre bello stare con amici che hanno la stessa passione. »

«Ho corso la mia prima Mille Miglia nel 1953 - ricorda - : avevo 22 anni, avrei voluto farla prima ma non potevo perché per disporre dell'eredità paterna avevo dovuto aspettare di compiere 21 anni, che all'epoca rappresentava il raggiungimento della maggiore età. Ho venduto qualche cosa che avevo ereditato, qualche buono fruttifero, per poter far fronte alle spese di iscrizione e alla preparazione della mia Fiat 500 C, la Topolino. Partecipai con mio fratello Giuseppe, come tanti amici di Brescia si iscrivevano con la Topolino perché era la macchina più accessibile nella categoria Turismo Normale. Nel 1954 abbiamo riprovato ma purtroppo non siamo riusciti



Mille Miglia 1953: i fratelli Coppelotti in Piazza della Vittoria e alla partenza di Viale Venezia



Mille Miglia 1955:
Alfredo e Giuseppe Coppelotti
su Renault 4 CV



Alfredo Coppelotti, primo a sinistra, alla partenza del "Circuito di Cremona", su Renault 4 CV. Al centro il famoso pilota bresciano Giancarlo Sala

Io in particolare ho sempre amato le Alfa Romeo, fui uno dei pochi a ricevere il Trofeo Alfa Romeo Club, che all'epoca era riservato a coloro che avevano acquistato almeno dieci Alfa: io ne presi undici nel corso degli anni anche se la macchina cui sono rimasto più affezionato è la Fiat 1100 TV Coupé Farina, con la quale ho poi disputato tre Mille Miglia degli anni Novanta».

Per un giovane bresciano, gli anni Cinquanta erano quelli della crescita economica e della sfida alla velocità nel segno del progresso. La Mille Miglia, per certi versi, incarnava entrambe le cose dando anche vita a gruppi di persone rimasti nell'album dei ricordi. «Noi avevamo tanta passione - ricorda Coppelotti - : mio padre amava le auto, io ho ereditato la sua grande passione motoristica. In città eravamo in parecchi, avevamo tutti la Topolino e ci chiamavano i "Topolini", una decina di amici che si sfidavano in macchina. Per noi la Mille Miglia era l'appuntamento dell'anno, ci allenavamo nelle settimane precedenti la corsa da Brescia a Verona, qualche volta arrivavamo fino a Ferrara per provare la prima parte della corsa». I controlli all'epoca probabilmente erano decisamente meno frequenti e meno rigidi rispetto a quelli attuali: sarebbe impensabile vedere un gruppo di otto dieci auto sfrecciare sulla strada per allenarsi insieme al traffico normale. «Avevamo un cartellino con scritto "concorrente in prova" che in teoria ci consentiva di allenarci e ci garantiva una sorta di protezione - ricorda - almeno dalle nostre parti. Un anno, nel 1955, con la Renault mi stavo allenando dalle parti di Pisa, dove frequentavo l'università e dove conobbi la mia futura moglie, e mi fermarono perché si stava tenendo la "settimana del silenzio": le mie giustificazioni e il mio cartellino non servirono a nulla, mi diedero la multa e la mia macchina, praticamente senza scarico regolamentare, senza dubbio non mi fu di aiuto in quell'occasione». Per Coppelotti, quella Renault 4 CV si porta in dote anche un "danno" non indifferente: un difetto all'udito riportato alla Mille Miglia del 1955. «Successe che i nostri meccanici non erano propriamente il massimo: avevamo iscritto la nostra Renault nella categoria Turismo Preparato, facendo parecchi lavori per rendere migliore la macchina ma, purtroppo, prima di Ravenna ci cedette la puleggia della dinamo. Restammo senza fari, purtroppo eravamo al buio e per vedere fummo costretti »



Mille Miglia 1989: Paolo Lena e Alfredo Coppelotti su Lancia Aurelia B20 GT



Paolo Lena e Alfredo Coppelotti in Piazza della Loggia dopo le premiazioni



Con la FIAT 1100 TV Pininfarina, Alfredo Coppellotti ha disputato tre Mille Miglia, nel 1990, 1991 e 1992. Nelle foto a sinistra è con Arrigo Cocchetti, qui sotto con Guido Archetti



Alfredo e Paola Coppellotti, con la Abarth Scorpion 1300 S al Circuito del Mugello



Raoul Patrizi, Fabrizio Serena Di Lapigio, Alfredo Coppellotti e Paolo Lena

Prisca Taruffi, figlia del grande Pietro, con Patrizi e Coppellotti



I due grandi amici Raoul e Alfredo

A destra: Il grande Gianni Marzotto tra Patrizi e Coppellotti



Coppellotti, al volante di una OSCA MT4 1500 2AD, al circuito di Magione



Da sinistra: Enea Serboli, Mario Omati, Alfredo Coppellotti, Gigi Gorla, Fabrizio Serena Di Lapigio e Raoul Patrizi



a restare dietro ad una Mercedes diesel: la visibilità era quella che era e ad un passaggio a livello perdemmo lo scarico scatenando un rumore incredibile per tutto il resto della corsa. Praticamente da Ravenna a Roma, e quindi a Brescia, subii un suono insopportabile che mi pregiudicò l'udito».

Dalla fine della Mille Miglia di velocità ad oggi sono passati quasi sessant'anni: eppure la corsa bresciana continua a mietere successi e consensi, segno che l'idea folle dei "quattro moschettieri" era di straordinaria prospettiva e sinonimo del fatto che chi nel tempo l'ha rievocata è riuscito a preservarne il fascino, pur dovendosi adeguare a logiche sempre diverse. In tutto ciò, il Club Mille Miglia è sempre stato custode della tradizione dei piloti che disputarono la Mille Miglia di velocità. «Nel 1986, il Club riuscì a rinascere - racconta Coppellotti -: io ne feci parte prima come consigliere, poi come tesoriere e adesso come

vicepresidente. All'epoca, con Raoul Patrizi c'era una sintonia totale, i soci erano i piloti che effettivamente avevano concluso la Mille Miglia, non bastava essere partiti ma era necessario essere arrivati al traguardo entro il tempo massimo. In seguito, il Club si è aperto anche ai soci ordinari, appassionati come noi che volevano condividere i nostri valori: non fu una scelta indolore e qualche socio fondatore non era d'accordo. Tuttavia, io penso si sia trattato della scelta giusta perché oggi siamo rimasti solamente ventitré Soci Fondatori ed è necessario dare continuità al Club attraverso nuovi soci che oggi, con orgoglio, possiamo dire venire anche dall'estero visto che possiamo annoverare americani, giapponesi, belgi, olandesi, austriaci svizzeri, tedeschi e inglesi». II



Gli attuali vicepresidenti e il presidente del Club Mille Miglia: Giovanni Corazza, Alfredo Coppellotti e Mario Omati

AutoClass

Sogni in movimento



Show-Room
via 4 Novembre, 75
Capriolo (Brescia)
Tel.030/7460145 Email:autoclass.srl@virgilio.it
Sito internet:www.auto-class.net



Paola e Alfredo posano con una FIAT 1100 TV Cabriolet, identica a quella con la quale fecero il viaggio di nozze



BRESCIA-TRIESTE-SACRARIO DI REDIPUGLIA-BRESCIA

1915-2015 RADUNO DEI CENTO ANNI IN TRINCEA

7-8 Novembre 2015

IL CLUB MILLE MIGLIA, IN COLLABORAZIONE CON UNUCI - UNIONE NAZIONALE UFFICIALI IN CONGEDO D'ITALIA, 1000 MIGLIA SRL E LA SCUDERIA BRESCIA CORSE, HA ORGANIZZATO UN RADUNO NON COMPETITIVO PER AUTO D'EPOCA COSTRUITE FINO AL 1995, CON TRASFERIMENTO DA BRESCIA A TRIESTE E QUINDI AL SACRARIO MILITARE DI REDIPUGLIA, PER COMMEMORARE CON UN VIAGGIO AL SACRARIO MILITARE DI REDIPUGLIA I CENTO ANNI DALL'ENTRATA DELL'ITALIA NELLA PRIMA GUERRA MONDIALE E DEI SUOI CADUTI.

A raduno hanno partecipato anche alcune vetture modello "AR51", dove AR sta per Autovettura da Ricognizione e 51 richiama l'anno dell'omologazione militare, costruite su bando delle Forze Armate, due Fiat Campagnola e due Alfa Romeo Matta, le stesse che hanno preso parte alla Mille Miglia di



quest'anno, condotte da ufficiali di varie armi, come avvenne nel 1952 nella speciale categoria "veicoli militari".

Il programma prevedeva il ritrovo al Museo Mille Miglia, e quindi la partenza per Trieste alle

9:30 di sabato 7 Novembre. Da Brescia sono partiti i cinque veicoli militari e i soci lombardi del Club.

Dopo la sosta pranzo a Gonars, dove si sono uniti alla colonna i soci veneti e provenienti da sud, i partecipanti sono stati accolti dagli amici e soci del Friuli Venezia Giulia.

Grazie ai soci triestini, la prima tappa ha consentito la visita al magnifico Castello di Duino, a nei pressi di Trieste.

In serata, dopo l'arrivo a Trieste in Piazza Unità d'Italia, le vetture sono state schierate davanti al Savoia Excelsior Palace, il famoso Hotel cinque stelle, sul lungomare a fianco di Piazza Unità d'Italia, dove gli equipaggi sono stati ospitati. »

La FIAT Campagnola "AR 51" all'ingresso del Castello di Duino; sotto: il cortile del castello



Maurizio De Marco, a destra nella foto, ha fatto da guida per tutto il raduno; a sinistra: i Generali Mario Righela e Giuseppe Maggi con Alfredo Coppellotti ed Edoardo Tenconi





la cena è stata servita nel Ristorante La Lanterna, collocato nel Faro del Porto di Trieste, con vista panoramica sulla città Domenica 8 novembre, dopo aver schierato le vetture sullo sfondo del di Redipuglia, il più grande Sacrario Militare Italiano, i soci del Club Mille Miglia hanno assistito alla commemorazione dei 100 Anni in Trincea, tenuta dagli ufficiali dell'Unuci, in memoria dei 100.187 caduti che qui giacciono: 39.857 noti e 60.330 ignoti.

Di seguito, è stato possibile visitare il Sacrario e il suo Museo. Lasciato il Sacrario, con l'ausilio di una magnifica giornata di sole e una temperatura insolita per la stagione,



La vista dal Castello di Duino



Mario Battistella legge i nomi dei Caduti sepolti nel Sacrario di Redipuglia



Piazza Unità d'Italia a Trieste e, a sinistra, la vista del porto dal Faro



le auto si sono dirette al Castello di Spessa, nei pressi di Capriva del Friuli (GO). La visita delle cantine medievali ha permesso di degustare i famosi vini tanto amati da Giacomo Casanova, che qui trascorse lungo tempo. Il raduno si è concluso e un pranzo con specialità tipiche del territorio all'Hosteria del Castello. Al raduno, oltre alle vetture militari dell'Unuci, hanno preso parte una ventina di equipaggi del club, tra i quali il Generale Mario Righele, Direttore Sportivo U.N.U.C.I. Squadra Corse e socio del Club Mille Miglia, il Generale di Corpo d'Armata Giuseppe Maggi e il Generale Giuseppe Fantasia II



Le vetture partecipanti nel parcheggio del Sacrario



Il Tenente Giuseppe Cherubini, i Generali Giuseppe Fantasia e Giuseppe Maggi, Roberto Gaburri e Alfredo Coppellotti



U.N.U.C.I. SQUADRA CORSE GALLARATE

L' U.N.U.C.I. fu fondato in Lombardia, a Milano, nel 1920, all'indomani della Prima Guerra Mondiale.

Raccoglieva tutta l'enorme massa degli Ufficiali di Complemento delle F.A. nominati durante la Grande Guerra. Come Associazione di Diritto Pubblico, sotto il diretto controllo del Ministero della Difesa, vive tutt'oggi, con sede nazionale a Roma, in via Nomentana 313; l'attuale Presidente è il Generale di C.A. Rocco Panunzi.



Una delle prime tre sezioni attivate in Italia fu quella di Gallarate, nel 1924, attiva da qualche anno nelle gare per auto storiche con una propria Scuderia.

Tra le grandi personalità italiane che furono soci dell' U.N.U.C.I., fra i tanti, spicca il nome del Conte Franco Mazzotti, uno dei quattro fondatori della Mille Miglia al quale è intitolato il nostro Club. Mazzotti fu Capitano di complemento della Regia Aeronautica, Medaglia d'Argento al Valor Militare. Non fece ritorno dalla guerra, risultando disperso in azione il 14 novembre 1942 nel Canale di Sicilia, dopo essere stato abbattuto dai caccia inglesi ai comandi di un trimotore SM 75.



Il Conte Franco Mazzotti, in uniforme di Capitano di complemento della Regia Aeronautica, nel Maggio 1941



A destra: I vincitori della Categoria "M", Militare, alla Miglia del 1952: il Cap. Costa e il Ten. Verga, Autieri EI, su AR 51 Alfa Romeo 1900 "Matta"



Il Castello di Spessa nei pressi di Capriva del Friuli (GO)



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



AL MUSEO MILLE MIGLIA

LA STORIA DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE

TRA RICORDI E TESTIMONI DELL'EPOCA

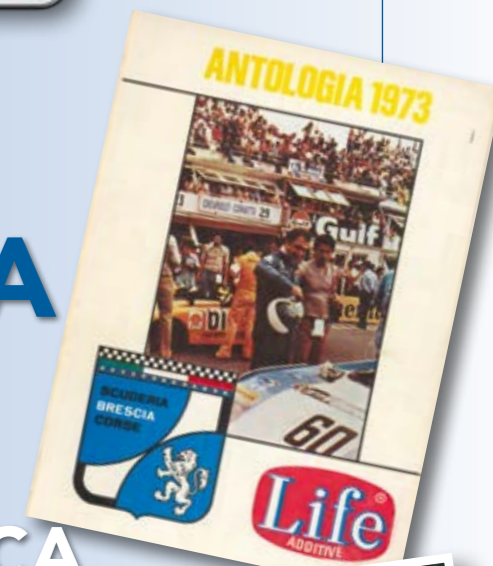
Sabato 7 novembre al Museo Mille Miglia l'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (AISA) ha organizzato una conferenza inerente la Scuderia Brescia Corse. L'incontro, già prestigioso per la presenza del comitato direttivo di AISA, di rappresentanti del Museo dell'Auto di Torino e del Registro Fiat, ha consentito al centinaio di appassionati presenti di ripercorrere gli anni eroici della scuderia, dal 1964 al 1976, che videro i piloti e le macchine con lo scudetto bianco azzurro impegnati nelle più importanti competizioni sia in salita sia in circuito.

Tanti furono i piloti, bresciani e non, che sotto le insegne della Scuderia parteciparono a gare valide per i campionati italiano, europeo e pure mondiale, con vetture come le mitiche Abarth 595, fino alle Alfa Romeo 33 prototipo. Le oltre duemila partecipazioni a gare e le 106 vittorie assolute, tra cui europeo della Montagna ed europeo Marche, resero il nome di Brescia »



Nella foto, da sinistra:

Mauro Negri, Luigi Moreschi, GiBi Guarneri e Dino Brunori



e lo scudetto con la leonessa conosciuti e ammirati su tutti i campi di gara. Furono anni che videro i piloti e le macchine della Scuderia impegnati in tantissime prove sia in Italia che all'estero, dalla salita della Maddalena fino a Daytona, dalla Malegno-Borno a Le Mans, dalla Trento-Bondone alla Targa Florio e così via. La Brescia Corse, grazie all'attivismo del presidente Alfredo Belponer e dei consiglieri, consentì a piloti bresciani come "Pam" (M. Pasotti), "Noris" (G. Moioli), "Gi. Bi" (G. Guarneri), "Pooky" (V. Cazzago), Pasolini, Caffi, "RB" (R. Bontempi) e altri ancora di cogliere tantissimi successi.

Tra i tanti episodi narrati, ricordiamo quelli del 1972, anno d'oro della scuderia, che con Merzario ed Hezemans conquistò l'europeo Marche classe 2000, con l'Abarth, e con Pilone vinse l'europeo della Montagna classe 5, sempre con l'Abarth 2000. Si è anche parlato delle auto da sogno che Belponer acquistò e mise a disposizione della scuderia: Ford GT40, Dino 206, Abarth 2000, Ferrari 512M, Alfa Romeo 33, De Tomaso Pantera, Chevron B21 e dell'interessante progetto della Panther, auto da corsa finanziata da Belponer e costruita dalla Bertone.



PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE

Ugo Gussalli Beretta, accompagnato da Donato Benetti, ha portato in California la sua rarissima Porsche 550 RS Spyder del 1955, celebre per essere stata la prima vettura sulla quale apparve un alettone, nel 1956, anticipando di diversi anni lo sviluppo aerodinamico delle vetture da corsa. Per l'occasione, la 550 è stata sottoposta a un completo restauro della leggera carrozzeria in alluminio. Al Concorso d'Elegance, le vetture partecipanti sono divise in numerose classi e categorie: la Porsche 550 RS Spyder del 1955, che a detta di molti meritava la vittoria, con un po' di sorpresa generale, si è classificata al secondo posto di una delle categorie più importanti, la "Postwar Racing Cars". A vincere è stata una Shelby Cobra Daytona, del 1965, apprezzata dal pubblico anche perché costruita negli USA.

«Per la prima volta, il risultato è ottimo, eravamo qui per fare un'esperienza che è risultata favolosa e gli apprezzamenti sulla Porsche e il suo restauro sono stati univoci» ha commentato l'equipaggio bresciano.



Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti con Clint Eastwood

SUCCESSO DELLA SCUDERIA A BASSANO

La Scuderia Brescia Corse ha ottenuto un lusinghiero successo in una delle manifestazioni più classiche e apprezzate di tutto il panorama dell'automobilismo storico: le "Mitiche Sport a Bassano".



Oltre ad aver conquistato il Premio come migliore scuderia, l'equipaggio Peli-Doná si è classificato al primo posto assoluto, mentre Gandolfi-Brunori hanno chiuso ottavi e Olivini-Bettoni.

In più, Gandolfi-Brunori si sono aggiudicati la prova speciale conclusiva, dedicata ai compianti fratelli Danilo e Renato Calmonte, ideatori e fondatori della gara.



A tutti voi, la Scuderia Brescia Corse: Grazie!

2015

ACCERENZI VALERIO
AIME FRANCO
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
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
GHEZZI CARLO
GIANANTE MAURO
GIOVANELLI CESARE
GIRARDI ALESSANDRO
GNUTTI MARCO EVANGELISTA
GNUTTI QUIRINO
GNUTTI RENATO
GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE
GUSSALLI BERETTA FRANCO
GUSSALLI BERETTA UGO
LAMBERTI ALESSANDRO
MAGIONAMI ELENA
MARINELLI VALERIO
MARINELLI STEFANO
MARINI BRUNO
MAZZETTI PAOLO
MENNI ANDREA
MILANI PIERGILIO
NESSI FERRUCCIO
OLIVINI GIULIO

PASINI EZIO
PASOTTI MARIA VITTORIA
PELI OSVALDO
PERLETTI EZIO
PERLETTI RICCARDO
PIARDI EZIO
PICCINELLI EUGENIO
PONTIROLI ANGELO
PRETI ADRIANO
RAMPONI ORESTE
RANGHETTI MAURIZIO
REVERBERI VITTORIO
REBUFFONI ANTONELLA
RIZZINELLI FABIO
RUGGERI ANDREA
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

ACQUAVIVA

RUBINETTERIE
BRESCIANE

SIFRAL

BERETTA



www.scuderiabresciacorse.it



18° RAID DELL'ETNA

IL RAID DELL'ETNA 2015

DAL 27 SETTEMBRE AL 3 OTTOBRE



IL 27 SETTEMBRE SCORSO HA PRESO IL VIA DA PALERMO LA 18ESIMA EDIZIONE DEL RAID DELL'ETNA, GIRO DELLA SICILIA PER AUTOSTORICHE. LA KERMESSE, CHE COINVOLGE OGNI ANNO VETTURE D'EPOCA PROVENIENTI DA TUTTO IL MONDO, HA SEGUITO UN ITINERARIO DI CIRCA 1000 CHILOMETRI ATTRAVERSO LUOGHI E RESIDENZE NOBILIARI FUORI DAI CLASSICI ITINERARI DELLA SICILIA.



Anche per questa edizione sono state previste oltre 50 prove cronometrate, visite nei centri storici ma anche cene di gala e prove speciali offerte dagli sponsor della manifestazione, nomi del calibro di Lufthansa e Porsche e, quest'anno per la prima volta, Eberhard & Co., storica Maison svizzera di orologeria. Il 26 settembre le auto si sono radunate a Genova per partire alla volta di Palermo. È stata infatti Grandi Navi Veloci, partner dell'evento, ad aver trasportato il prezioso carico delle più belle auto prodotte dal 1936 ai giorni nostri.

Gli 85 equipaggi che hanno animato il Raid provenivano da tutto il mondo: tra monegaschi, tedeschi, austriaci e svizzeri non sono mancate rappresentanze dell'Argentina, del Brasile e degli Stati Uniti in particolare Florida e California.

Dopo il consueto ricevimento offerto ai partecipanti nello sfavillante Palazzo Francavilla, il Raid ha avuto la partenza ufficiale proprio da Piazza Verdi anche se solo il mattino seguente i concorrenti hanno iniziato il lungo tour di oltre 1000 km.

La prima tappa, quella di "Floriopoli" di fronte alle storiche tribune di Cerda, ha visto in vetta tre equipaggi italiani che hanno mantenuto il loro primato per l'intera settimana: l'Equipaggio 171 di Mario Crugnola ed Edvige De Vitto con la Lancia Fulvia HF 1600/CMAE del 1971; l'Equipaggio 141 di Pierina Calvini e Bruno Lanteri con la Austin Seven Mini 850 del 1961 e l'Equipaggio 155 di Valentino Sensi e Massimo Saggini con l'Alfa Romeo 2600 Spider Touring del 1966.

Un clima caldo e assolato ha accompagnato la gara ma anche l'intera giornata.

Il percorso infatti ha visto spostarsi la carovana delle vetture, attraverso il rettilineo di Buonfornello, verso Cefalù.

Le auto sono state parcheggiate in centro storico e i partecipanti hanno visitato insieme alle guide le stradine e il sontuoso Duomo di uno de "I Borghi più belli d'Italia".

Il pranzo vista mare e la sosta per ammirare le Ceramiche Artistiche di Santo Stefano di Camastra hanno completato l'aspetto turistico della giornata.

Il giorno successivo l'isola di Lipari, nell'arcipelago delle Eolie, ha goduto della sfilata delle auto del Raid dell'Etna che, eccezionalmente, ha sospeso la gara e regalato una giornata di puro relax ai partecipanti.

Arrivati intorno alle 11:00 al Porto, la carovana ha poi transitato dal centralissimo e, normalmente chiuso al traffico, Corso Vittorio Emanuele II per poi proseguire lungo la strada panoramica che percorre l'intera Isola alla scoperta di panorami di estrema bellezza.

Costeggiando le cave di pomice – una delle ricchezze dell'Isola – si è giunti nel piazzale del Santuario della Madonna in contrada Chiesa Vecchia per godere della magnifica vista da uno dei punti più alti.

La gara è ripartita mercoledì 30 dal lago di Ganzirri, dove negli anni '50 si correva la "Dieci ore notturna" con una serie di 9 prove concatenate alquanto impegnative per la differenziazione dei tempi previsti.

I migliori in gara sono stati ancora i tre equipaggi che nella classifica provvisoria erano ai primi tre posti, li hanno seguiti al quarto e al quinto posto la Mercedes Benz 190 SL di Luppi e Ferrari e un'altra Lancia Fulvia, ma questa volta coupé, quella di Patara e Pietrini.

La competitività, sicuramente forte e sentita, è stata però stemperata dal resto della giornata assorbita dall'aspetto turistico a Messina: il passaggio sotto la base del pilone di Torre Faro, l'orologio astronomico del Duomo, il Teatro Massimo la cui Volta è stata affrescata da Renato Guttuso e il pranzo offerto da Slow Food Sicilia, la Base della Marina Militare ove i partecipanti hanno potuto godere di una lunga e appassionante visita all'interno della Fortezza del Santissimo Salvatore.

Con il passaggio dalla Messina - Colle San Rizzo, storica cronoscalata, i partecipanti hanno fatto ritorno in albergo.

Presenti per la quinta volta al Raid, classificandosi sempre nei primi 5 posti e con una vittoria nel 2013, Mario Crugnola ed Edvige De Vitto al quarto giorno di gara, erano ancora in testa.

«Non si può parlare di vittoria ovviamente fino alla fine» - ci ha detto Mario - «a volte un piccolo errore anche sull'ultima prova basta a ribaltare tutto. Ci è già successo».

Mario ed Edvige sono degli habitués della regolarità, dei veri appassionati, come è possibile vedere anche dalla strumentazione a bordo della loro auto.

«Prima di ogni prova ricontrolliamo tutto, perché anche una piccola inesattezza può risultare fatale», ci ha spiegato Edvige.

Come ogni anno, la cantina di riferimento del Raid - che quest'anno è stata Planeta (370 ettari di vigneti e 6 cantine, oltre che un wine resort "La Foresteria") - ha premiato, dal terzo al primo posto, gli equipaggi stranieri più numerosi a testimonianza dell'interesse che a carattere internazionale suscita la manifestazione. Il premio, assegnato durante la sosta al Picciolo Golf Club nei pressi di Castiglione di Sicilia, è andato ai 4 equipaggi provenienti dalla California (California Spider), ai 7 di Montecarlo (Monaco Historique) e ai 9 svizzeri (S.C.R.T. Lugano).

Nella stessa serata si è svolta a Catania, in piazza Università, la Coppa delle Dame Eberhard & Co, la gara di regolarità destinata ad equipaggi di sole donne premiata dalla Maison svizzera di orologeria con due eleganti modelli femminili della collezione Gilda. »



Si sono piazzate ai primi tre posti:

1. Ornella Pietropaolo ed Edvige De Vitto su Lancia Fulvia HF con 94 penalità
2. Pierina Calvini e Barbara Fissore su Austin Seven Mini 850 con 156 penalità
3. Laura Ciarallo e Himara Bottini su Alfa Romeo 1900 C Super Sprint con 218 penalità

La gara vera e propria però si è conclusa il 2 ottobre con la prova di Pergusa: 13 prove cronometrate sulla pista del famoso autodromo.

Una classifica finale senza troppe sorprese, dunque, che ha incoronato al primo posto Mario Crugnola ed Edvige De Vitto con la loro Lancia Fulvia HF 1600 del 1971 confermando il primato mantenuto durante tutti i giorni di gara.

Si sono piazzati al secondo posto Pierina Calvini e Bruno Lanteri con la Austin Seven Mini 850 e, al terzo, Valentino Sensi e Massimo Saggini a bordo della Alfa Romeo 2600 Spider Touring. Questi ultimi, cuffie alle orecchie e strumentazione di bordo da veri professionisti, per la seconda volta al Raid (la prima nel 2011) ci hanno detto: «*La gara ci ha appassionato molto, oggi si è pure rotto un cronometro nel bel mezzo della prova e abbiamo dovuto fare senza.*»

Sono stati annunciati anche i vincitori dell'ambito premio denominato "Gentleman Drive Lufthansa" che è andato a Carlo Maccari e Paola Restelli su Alfa Romeo 2600 Spider Touring del 1962; a Franco Rossi e Tiziana Rigoletto su Porsche 991 Cabrio del 2013 e a Guenter e Birgit Schwarzbauer su Mercedes Benz 190 LS Roadster del 1958 che hanno ricevuto due biglietti aerei in Premium Economy per una destinazione intercontinentale.

Il Grand Prix Grandi Navi Veloci ha invece incoronato Claudio Moresco e Stella De Palo su Alfa Romeo 2000 Spider Touring del 1961; Gian Paolo Brugnoli e Claudia Prioglio su Jaguar E del 1968 e, infine, Clemens e Meike Huck su Porsche 911 Targa GTS del 2015, premiati con tre biglietti A/R per due persone con auto al seguito per la prossima edizione "Raid dell'Etna 2016" sulla rotta Genova-Palermo.

L'aspetto turistico/culturale che distingue il Raid dell'Etna da tutte le altre gare di regolarità è stato contemplato con la visita di Assoro e la sua Basilica di San Leone (XXII secolo), una struttura complessa e affascinante, voluta da Guglielmo II nel 1186 e divenuta Basilica nel 1499. Oltre al panorama che dalla piazza antistante dà sulla vallata, a togliere il fiato sono anche le travature lignee decorate.

Ad Assoro è stato possibile anche degustare le "pesche nel sacchetto" una varietà IGP tipica di Leonforte, la cui particolarità consiste nel fatto che il frutto appena formato venga ricoperto da un sacchetto di carta pergamenata bianca che, facendo passare luce e aria ma non acqua e insetti, lo protegge e lo fa crescere senza necessità di aggiungere pesticidi.

Una calda e assolata terza giornata ha salutato i partecipanti del Raid dell'Etna 2015 che hanno sfilato con le loro auto in Piazza Duomo a Catania per la conclusione dell'evento e le premiazioni.

Subito dopo, ha preso la parola Lorenzo Giovannelli, Responsabile del comparto storico di Michelin Mondo, il quale ha premiato gli equipaggi provenienti dai luoghi più lontani (il calcolo è stato fatto proprio utilizzando il sito michelin.com).

Premi minori sono stati riservati ai secondi e terzi classificati (una smartbox per un ristorante a scelta fra quelli indicati sulla Guida Michelin), mentre Karlheinz Schott e Anette Kreier, l'equipaggio che in assoluto ha percorso più km con auto su carrello per raggiungere la Sicilia dalla Germania (un totale di 1957 km), sono stati premiati con un equipaggiamento di quattro pneumatici Michelin retrò.

I premi Michelin non sono finiti qui: la famosa Guida, nata - come ha spiegato Giovannelli - per facilitare l'utilizzo dell'automobile quando questa non era ancora di uso comune e diventata oggi punto di riferimento per chiunque viaggi, è stata assegnata alle Scuderie presenti con il numero maggiore di equipaggi.

Una gara nella gara era quest'anno inserita all'interno del Raid dell'Etna: non solo regolarità per autostoriche, ma anche per vetture moderne a marchio Porsche. Un vero e proprio Trofeo Porsche che ha avuto la sua classifica.

Mauro Gentile, Direttore della Comunicazione della sede italiana ha dichiarato: «*La Sicilia è terra di contraddizioni, così come lo è il nostro marchio: Porsche è prestazioni ma è anche comfort. In quattro mesi, grazie agli eventi organizzati, ben 550 vetture della casa di Stoccarda hanno solcato le strade siciliane. Un particolare ringraziamento va al centro Porsche di Catania che ha supportato con una forte presenza il Raid dell'Etna.*»

Clemens e Meike Huck si sono dunque aggiudicati il Trofeo Porsche con la loro nuovissima 911 Targa GTS del 2015.

Infine, sono stati premiati i vincitori del Raid dell'Etna 2015 con il Trofeo Eberhard & Co da Mario Peserico, amministratore delegato della società che ha espresso la sua soddisfazione per la manifestazione.

I vincitori assoluti, Mario Crugnola ed Edvige De Vitto, hanno ricevuto oltre alle coppe il cronografo Tazio Nuvolari, di una delle collezioni più amate della Maison svizzera di orologeria che si ispira ad uno dei più grandi miti dell'automobilismo di tutti i tempi.

«*Siamo felicissimi di aver vinto, ma anche di questa vacanza tutta siciliana!*», ha affermato Mario Crugnola sollevando il Trofeo e sottolineando l'aspetto peculiare della kermesse: agonismo e turismo. ■■



VG
INDUSTRIAL COMPONENTS



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

Con una piattaforma logistica di uffici tecnici e commerciali, un magazzino e un laboratorio qualità specializzato, VG V 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



Vetture di grande pregio e soddisfazione degli 86 partecipanti alla settima edizione della gara organizzata dal Club Mille Miglia Franco Mazzotti e patrocinata dal Senato della Repubblica Italiana.

Dopo 71 prove cronometrate e 2 di media, sul nuovo percorso in Franciacorta, la *Coppa Franco Mazzotti* è stata vinta da Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti su Fiat 508 C del 1939. Il pediatra palermitano e il giornalista bresciano hanno colto il loro terzo trionfo consecutivo, aggiudicandosi pure la Coppa AIDO.

Il *Trofeo Raoul Patrizi*, assegnato nel ricordo del Segretario Generale del Club, è andato ad Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini, Fiat 508 S del 1933, secondi in classifica generale come lo scorso anno.

“BRESCIA E LA FRANCIACORTA:
ALLA SCOPERTA DELLA TERRA
DEI FONDATORI”

La settima volta della COPPA FRANCO MAZZOTTI

10 Ottobre 2015



Presidente e vicepresidenti del Club pronti a dare il via alla Coppa Mazzotti



Donato Benetti intervista Cristiana e Giuseppe Cherubini; a destra: Ugo Gussalli Beretta e Alfredo Coppellotti





VII COPPA FRANCO MAZZOTTI

UN PERCORSO TUTTO NUOVO

La Coppa Franco Mazzotti, voluta dal Club Franco Mazzotti per celebrare uno dei Quattro Moschettieri fondatori della Freccia Rossa, è ormai celebre per la raffinata ospitalità, i molti omaggi agli equipaggi, le tante prove cronometrate alternate a tratti squisitamente turistici e la quantità e qualità dei premi. Come due anni orsono, all'interno della gara è stata aggiudicata la Coppa AIDO: l'idea è nata in collaborazione con gli amici dell'Aido di Gardone VT, gli organizzatori del Trofeo Aido che, divenuto biennale, quest'anno non è stato

disputato e lo sarà il prossimo anno. Dopo le sei precedenti edizioni, nel 2015 la Coppa Franco Mazzotti si è presentata come gara di regolarità classica, tecnicamente impegnativa per i concorrenti in virtù delle 71 Prove Cronometrate, di due Prove di Navigazione a media imposta e dei 5 Controlli Orari, distribuiti in 142 km del tormentato percorso tra Brescia e la Franciacorta. A vincere l'edizione 2015 sono stati Giovanni Mocerì, pediatra palermitano, e il giornalista bresciano Daniele Bonetti su Fiat 508 C del 1939.

In sette anni, la Coppa Franco Mazzotti si è costruita una solida reputazione; pur in un momento di grande crisi - con molte gare con pochi partecipanti - all'edizione del 2015 si sono iscritti ottantasei vetture, molte delle quali di qualità elevatissima, ventiquattro delle quali costruite prima della Seconda Guerra Mondiale.

Tra le auto più interessanti spiccano esemplari di grande fascino: in primis l'Alfa Romeo 6C 1750 GS dell'equipaggio Dell'Aglio-Dell'Aglio ma anche la Jaguar Biondetti di Perbellini-Perbellini, un'auto unica al mondo per storia, fascino e valore. Ammiratissime sono state pure le Bugatti 37 di Bruno Ferrari e di Mattia Colpani, l'Aston Martin 2000 Speed Model degli olandesi Houtkamp e la Riley Sprite del tedesco Dannenmaier. La più applaudita, per imponenza e pedigree è stata la Lagonda LG 35 M degli olandesi Geert e Loes Van De Velde, mentre non ha potuto prendere il via la gloriosa OM 665 Superba di Roberto Gaburri.

Tra le vetture dopoguerra, non sono passate sicuramente inosservate le varie sport con motore Fiat 1100, come la Gilco Mariani 110 Sport di Cibaldi-Marrano o la Laureati 1100 Sport di Massimo Amenduni, seguite dalla Siata Gran Sport di Gandolfi-Brunori e dalla Lotus 11 di Arturo Cavalli. Per chi preferisce le potenti GT più recenti, la scelta era tra la Ferrari 330 GTC di Mario Battistella e la Porsche 911 2.7 RS Carrera di Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti, presidente e segretario della Scuderia Brescia Corse, che ha come sempre affiancato il Club Mille Miglia. »





A sinistra:
I vincitori
Giovanni Mocerì
e Daniele Bonetti,
FIAT 508 C, 1939

In basso:
Come lo scorso anno,
Alberto Riboldi e Paolo
Sabbadini, FIAT 508 S,
1933, hanno chiuso al
secondo posto

Tra i partecipanti, c'erano tredici Top Driver, a riprova del fatto che la gara sia unanimamente ritenuta una delle più intriganti a livello agonistico. Interessante anche il numero di equipaggi stranieri, nove, provenienti da Germania, Olanda, Svizzera e Belgio.

«Belle auto, una tradizione e un passato storico di primordine, grande attenzione sia per i concorrenti che privilegiano gli aspetti sportivi - con tante prove cronometrate - sia per chi preferisce quelli turistici, con numerose soste gastronomiche nei 142 km di percorso tra le vigne della Franciacorta». A parlare è Mario Omati, Presidente del Club Mille Miglia, che prosegue: «Blasone e tradizione del nostro Club imponevano stile, sportività

ed estrema efficienza; disputare 73 prove nell'arco di poco più di sette ore, fornendo la classifica in tempo reale, è stato possibile solo con un grande sforzo. Ciò che più mi piace della Coppa Mazzotti è il clima di serena sportività e amicizia che da molto tempo latita in questo tipo di manifestazioni. Tutto ciò si è verificato grazie all'estrema correttezza di tutti i concorrenti e alla professionalità dei cronometristi della Crono Car Service - Auto Consult e degli Ufficiali di Gara Tre Valli ACI Brescia».

Il presidente Omati, insieme all'attuale Vicepresidente del Club Mille Miglia Giovanni Corazza vinsero la categoria 750 cm3 Turismo Preparato alla Mille Miglia del 1955. »





L'edizione di quest'anno è stata ricca di novità, sin dal titolo: "Brescia e la Franciacorta, alla scoperta della terra dei fondatori". Dopo sei fortunate edizioni il Club, fondato nel 1949, ha deciso di cambiare radicalmente il percorso abbandonando il triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia per introdurre un tragitto interamente ripensato che ha mantenuto nel Museo di Sant'Eufemia, in Piazza Vittoria a Brescia e nella Villa Mazzotti di Chiari i punti salienti di una gara che ha incontrato il dichiarato gradimento di tutti gli equipaggi.

Dopo le verifiche di venerdì 9 ottobre, la gara ha preso il via dal Museo Mille Miglia Sabato 10 ottobre 2015, dopo un minuto di silenzio in memoria di Attilio Camozzi, socio fondatore dello stesso museo e socio onorario del Club Mille Miglia. Dalla città, gli equipaggi hanno subito puntato verso la Franciacorta attraversando Cellatica, Gussago-Mandolossa, Rodengo Saiano, Passirano, Bornato, Calino (transitando da Villa Maggi, casa di Aymo, un altro dei Quattro Moschettieri) e Cazzago San Martino.

La prima tappa si è conclusa a Villa Mazzotti, a Chiari, residenza del fondatore della Mille Miglia, dove la carovana delle vetture d'epoca ha sostato per il pranzo nella magnifica sala colonnata. Nel parco della magione dei Mazzotti (proprietari, negli anni '20, anche dell'Isotta Fraschini) si è svolta una doppia sessione di prove che ha assegnato il Trofeo Raoul Patrizi, dedicato all'ideatore della gara, scomparso la sera antecedente la prima edizione, nel 2009. Da Chiari, punto più a sud dell'intera corsa, la gara ha risalito la Franciacorta raggiungendo Capriolo, Adro, Nigoline di Cortefranca, Clusane,



Iseo per affrontare i tornanti fino a Polaveno e Brione, prima di scendere a Gussago. Il tragitto verso Brescia prevedeva altre prove nel cuore antico di Cellatica e, quindi, sulla salita ai Campiani e la discesa verso Collebeato. Dopo un'ultima serie di prove sul Castello di Brescia, l'arrivo si è tenuto in Piazza della Vittoria, la piazza nota in tutto il mondo per la Mille Miglia. La concomitanza con Librixia, la tradizionale fiera del libro in Piazza Vittoria, ha suggerito un "aperitivo letterario" dedicato alla figura di Franco Mazzotti con Franco Robecchi, autore della biografia del fondatore della Mille Miglia, e Paolo Mazzetti, Segretario del Club Mille Miglia. La cena conclusiva e le premiazioni hanno avuto come cornice il luogo dove il Club Mille Miglia si ritrova dal 1949, lo storico cinque stelle Hotel Vittoria, attiguo all'omonima piazza.



Ai vincitori della Coppa Franco Mazzotti, Moceri e Bonetti è stato assegnato il Trofeo UBI-Banco di Brescia. Da notare che la classifica "Top Car", con i coefficienti, e quella generale a penalità coincidono per le prime quattro posizioni. Di nuovo con un po' di sfortuna, Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini, Fiat 508 S del 1933, si sono classificati secondi in classifica generale come lo scorso anno. I due si sono consolati aggiudicandosi uno dei premi più importanti per il Club Mille Miglia, il Trofeo Raoul Patrizi, assegnato nel ricordo di colui che fu per venticinque anni Segretario Generale del Club. Al terzo posto, primo del Secondo raggruppamento, si è piazzato Michele Cibaldi, che ha fatto brillantemente esordire come navigatore la moglie Erica Marrano, sulla Gilco Mariani 1100 Sport del 1948. La Coppa delle Dame, dedicata alla Contessa Camilla Maggi, è stata vinta da Gabriella Scarioni e Ornella Pietropaolo, su Austin Mini Hle del 1982. Unanime è stato il consenso per il percorso, che ha consentito di visitare le più note località della

Franciacorta: tra vigne e stradine di campagna, molto apprezzati sono stati anche alcuni scorci meno noti.

Oltre ad aver ospitato il passaggio della gara, ed aver messo a disposizione, strade e personale, alcuni comuni sono stati parte attiva dell'organizzazione, grazie a Sindaci e Amministrazioni che ci hanno sostenuto condividendo la nostra passione. Un particolare ringraziamento ai Comuni di Brescia, Cellatica, Gussago, Cazzago San Martino, Chiari e Capriolo.

Oltre a quelli dei comuni interessati dal passaggio della manifestazione, la VII 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.coppafrancomazzotti.it e www.clubmillemiglia.eu



Erica Marrano, all'esordio come navigatrice, ha portato Michele Cibaldi al terzo posto assoluto, con la GILCO MARIANI 1100 Sport, 1948



RINGRAZIAMENTI

Tutte le manifestazioni, gare automobilistiche comprese, si fanno solo se si trovano due categorie di persone: quelle che ci mettono impegno e passione e quelle che contribuiscono economicamente alla copertura delle.

A tutti un grazie di cuore da parte del Club Mille Miglia.

Particolare riconoscenza, per una collaborazione basata su autentica amicizia, alla Scuderia Brescia Corse e al Trofeo AIDO.

I primi ringraziamenti sono però indirizzati alle aziende che hanno sponsorizzato la manifestazione, certamente più per amicizia e comune passione che per investimento pubblicitario: UBI-Banco di Brescia, Battistella, Centro Porsche Brescia - Saottini, Silvio Dell'Aglio, Rubinetterie Bresciane, Mast, Acciaierie Valbruna, VGV, Peli Porte, Made Black, Grasselli Srl, British Racing Green, Motorstorica, Gnutti Transfer, Solive, Cavalli Elettroerosioni, e Hotel Vittoria.

Oltre che a tutte le amministrazioni comunali dei comuni attraversati, una particolare riconoscenza • oltre che alla Provincia e al Comune di Brescia • la rivolgiamo alle amministrazioni di Capriolo, Chiari, Cazzago San Martino, Cellatica e Gussago. 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, al medico Dott. Fabio Beccalossi, 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.



PROGRAMMA:

VENERDÌ 9 OTTOBRE (facoltativo)

- **Ore 17:00 - 19:00**
- Verifiche ante gara presso il Museo Mille Miglia, Brescia.
- **Ore 20:00**
- Cena pre-gara - Pernottamento (se richiesto).

SABATO 10 OTTOBRE

- **Ore 8:00 - 10:30**
- Verifiche ante gara presso il Museo Mille Miglia, Brescia.
Prima Colazione al bar del Museo.
- **Ore 10:30** - Briefing equipaggi.
- **Ore 11:00**
- **C.O. 1:** Partenza prima vettura dal Museo Mille Miglia, Brescia.
- Prove cronometrate Museo Mille Miglia, Trofeo Giannino Marzotto.
- Prove cronometrate a Cellatica, Trofeo Gino Munaron.
- Prove cronometrate alla Mandolossa.
- Prove cronometrate a Gussago, Trofeo Rubinetterie Bresciane.
- Prove cronometrate a Rodengo Saiano.
- Prove cronometrate a Calino, Trofeo Aymo Maggi.
- **C.T. 1:** Comune Cazzago San Martino.
- Prove cronometrate a Rovato, Trofeo British Racing Green.
- **C.T. 2:** Comune Chiari.
- Prove Crono. nel Parco di Villa Mazzotti, Trofeo Raoul Patrizi.
- Villa Mazzotti, residenza di Franco Mazzotti, a Chiari:
Colazione a buffet.
- Prove Cronometrate nel Parco di Villa Mazzotti.

- **Ore 14:15**
- **C.O. 2:** Villa Mazzotti, Chiari.
- **C.T. 3:** Comune Capriolo.
- Prove Cronometrate a Capriolo.
- Sosta per visita collezione Perletti - Autoclass a Capriolo.
- Prove Cronometrate a Nigoline di Cortefranca - Trofeo Solive.
- Merenda a Nigoline, ospiti di Solive
- **Ore 15:55**
- **C.O. 3:** Nigoline di Corte Franca.
- Prove Cronometrate e Prova di Media a Brione.
- **Ore 17:15**
- **C.O. 4:** Comune di Gussago.
- Prove Cronometrate a Gussago*.
- Prove Cronometrate al Centro Sportivo di Gussago*.
- Prove Cronometrate a Cellatica*.
- **C.T. 4:** Comune di Cellatica.
- Prove Cronometrate e Prova di media ai Campiani (Collebeato)*. * = COPPA AIDO 2015.
- Prove Cronometrate Castello di Brescia, Trofeo Roberto Paoletti.
- **Ore 18:15**
- **C.O. 5:** Arrivo prima vettura in Piazza della Vittoria a Brescia.
- **Ore 19:00**
- Ricordo di Franco Mazzotti presso la Fiera del Libro, in Piazza Vittoria.
- **Ore 19:45** - Aperitivo. **Ore 20:00** - Cena presso l'Hotel Vittoria.
- **A seguire** - Premiazioni.



COPPA FRANCO MAZZOTTI CLUB MILLE MIGLIA

TROFEO RENZO CASTAGNETO

Tributo ai Fondatori riservato a modelli **PORSCHE** in collaborazione con:

Porsche Club Brescia

Con il sostegno e la collaborazione di

PORSCHE
Centro Porsche Brescia
www.saottini.it

HOTEL VITTORIA

SOLIVE
FRANCIACORTA

CHALLENGE
2015 **aido** 2016
AUTOSTORICHE

SCUDERIA
FRANCIACORTA
CORSE

10 OTTOBRE 2015
VII^A COPPA FRANCO MAZZOTTI!
GARA DI REGOLARITA' CLASSICA
TRA BRESCIA E LA FRANCIACORTA:
ALLA SCOPERTA DELLE TERRE DEI FONDATORI DELLA FRECCIA ROSSA







UBI Banco di Brescia

battistella
RUBINETTERIE BRESCIANE

SILVIO DELL'AGLIO
ARMATURE ELETTROSALDATE
ELECTRICALLY SOLDERED SCAFFOLDINGS

Peli
Porte sezionali

ACCIAIERIE VALBRUNA
High quality in our standard
www.valbruna-stainless-steel.com

MAST

MADE BLACK
la verniciatura...
da 20 anni trasformiamo accessori in veri gioielli

GNUTTI
60 years
INDUSTRIAL COMPONENTS

MOTORSTORICA
HIGH QUALITY CLASSIC PARTS

British Racing Green
Quality Spare Parts

AutoClass
Sogni in movimento

IMPRESA COSTRUZIONI EDILI
FALEGNAMERIA - ARREDAMENTI
GRASSELLI S.r.l.

CAVALLI elettroerosioni



00 **PORSCHE BOXTER GTS**, Mazzetti Paolo - Baratti Paolo



0 **PORSCHE CAYMAN GTS**, Ferrari Marcello - Becchetti Simone



1 **BUGATTI TYPE 37 - 1927**, Ferrari Bruno - Sala Ezio



2 **FIAT 501 S - 1925**, Zaglio Alberto - Ambrosetti Sara



3 **AMILCAR CGSS SPIDER - 1926**, Gatta Marco - Maffina Luigi



4 BUGATTI TYPE 37 - 1926, Colpani Mattia - Piona Emanuel



10 FIAT 508 S SPORT - 1932, Belometti Andrea - Marini Silvano



11 FIAT 508 S SPORT - 1933, Turelli Lorenzo - Turelli Mario



12 FIAT 508 SPORT - 1933, Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo



7 LANCIA LAMBDA 223 - 1929, Aliverti Alberto - Donghi Alberto



9 RALLY NC SPORT - 1931, Bocelli Valerio - Armenio Pierdante



15 LANCIA AUGUSTA - 1934, Bariselli Gian Mario - Molinari Massimo



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



8 ALFA ROMEO 6C 1750 GS - 1930, Dell'Aglio Silvio - Dell'Aglio Cristian



18 RILEY SPRITE - 1935, Dannenmaier Bernd - Dannenmaier Christiane



19 LAGONDA LG 35 M - 1935, Van De Velde Geert - Van De Velde Loes



21 **ASTON MARTIN 2000 SPEED MODEL - 1937**, Houtkamp John - Houtkamp Chelly



22 **FIAT 508 C - 1937**, Gamberini Alessandro - Falciroli Elena



27 **FIAT 508 C - 1939**, Mocerì Giovanni - Bonetti Daniele



28 **FIAT 500 SPYDER - 1940**, Hug Rudolf - Hug Adelheid



23 **MG TB - 1938**, Sisti Sergio - Gualandi Anna



29 **FIAT 1100 S MM - 1947**, Kappeler Peter - Sutter Beat



30 **FIAT 1100 ALA D'ORO - 1947**, Falanga Fabrizio - Carrotta Alberto



24 **BMW 328 - 1938**, Colpani Maurizio - Cristiano Paolo



26 **LANCIA APRILIA - 1938**, Cavalleri Tiberio - Meini Cristina



31 **FIAT ZANUSSI MM SPORT - 1948**, Minussi Corrado - Rizzo Giuseppe



32 LAUREATI 1100 SPORT - 1952, Amenduni Massimo - Ghezzi Carlo



37 FIAT 1100 E - 1952, Palmieri Giovanni - Vigarani Francesco



38 JAGUAR XK 120 FHC - 1952, Corneliani Corrado - Murru Sandra



39 PORSCHE 356 PRE A 1500 S - 1953, Houtkamp Rutger - Marini Silvia



40 JAGUAR XK 120 OTS - 1953, Carrara Sergio - Carrara Sebastiano



33 GILCO 1100 SPORT - 1948, Cibaldi Michele - Marrano Erica



34 JAGUAR BIONDETTI - 1950, Perbellini Gino - Perbellini Andrea



35 JAGUAR XK 120 - 1952, Ermini Massimo - Carrega Bertolini Alberto



36 SIATA DAINA GRAN SPORT - 1952, Gandolfi Flavio - Brunori Dino



41 TRIUMPH TR 2 SPORT - 1954, Piccinelli Eugenio - Pellini Ottorino



42 TRIUMPH TR 2 SPORT - 1954, Gamba Gianluigi - Bresciani Luciano



43 TRIUMPH TR 2 SPORT - 1955, Zettl Thomas - Muller Simon



45 PORSCHE 356 PRE A - 1955, Stove Henrich - Berloni Stove Manuela



47 PORSCHE 356 PRE A - 1955, Girardi Alessandro - Mastellini Simonetta



48 MERCEDES 190 SL - 1955, Prandelli Giovanni - Pasotti Loredana



50 PORSCHE 356 PRE A - 1955, Belotti Matteo - Madella Emiliano



51 AUSTIN HEALEY 100 BN 2 - 1956, Rocco Giambattista - Manenti Antonella



46 PORSCHE SPEEDSTER - 1955, Marinelli Valerio - Vignoni Adriana



52 MG A - 1956, Mocchi Alberto - Burnengo Maurizio Carlo



53 PORSCHE 356 SPEEDSTER - 1956, Ovi Carlo Alberto - Vellani Luigi



55 MG A 1500 - 1956, Gaburri Mario - Pezzotti Paolo



56 MG A - 1956, Saleri Francesco - Ruffini Giovanna



59 PORSCHE 356 A - 1957, Scapolo Alberto - Scapolo Giuseppe



60 LOTUS LE MANS ELEVEN - 1957, Cavalli Arturo - Pezzotti Petronilla



64 MERCEDES 190 SL - 1959, Giacoppo Andrea - Grillone Tecioi Daniela



65 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE - 1960, Bignetti Bignetti Federica - Ciatti Luisa



61 FIAT 1100/103 E TV - 1957, Fontana Armando - Piga Danilo



62 TRIUMPH TR 3 - 1958, Brescinini Paolo - Ghitti Giuseppe



66 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT - 1961, Pellis Furio - Pinotti Assunta



67 FIAT OSCA 1500 CABRIO - 1961, De Marco Maurizio - Serri Susanna



63 PEUGEOT 203 C - 1958, Garatti Prati Emanuele - Bignotti Sabrina



68 FIAT 750 COUPÉ VIGNALE - 1961, Limoni Scaglia Gianpaolo - Orioli Alberto



70 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT - 1963, Fanti Lucia - Franchini Alessandra



69 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER - 1964, Strada Angelo - Nonaka Hisato



71 PORSCHE 356 SC - 1963, Cristina Riccardo - Baroli Sabrina



78 FERRARI 330 GTC - 1968, Battistella Mario - Fumagalli Massimo



80 ALFA ROMEO 1750 GT VELOCE - 1969, Gnutti Alberto - Lorenzi Riccardo



72 ALFA ROMEO GIULIA SS - 1963, Bordoli Emilio - Himara Bottini



73 VOLKSWAGEN KARMANN GHIA - 1965, Magionami Elena - Maremmani Fabio



79 INNOCENTI MINI COOPER MK2 - 1969, Roversi Riccardo - Miglioli Sara



74 TRIUMPH SPITFIRE MK2 - 1965, Tomaselli Paolo - Bani Luca



77 PORSCHE 911 S - 1966, Iacovelli Walter - Bertolotti Teresina Amalia



81 FERRARI DINO 246 GT - 1970, Fabbris Romana - Ducci Carlo



82 PORSCHE 911 2.2 S - 1970, Miatto Roberto - Borello Paolo



83 LANCIA FULVIA HF 1600 - 1971, Paoletti Marco - Melzani Anna



87 PORSCHE 911 CARRERA 2.7 RS - 1973, Gussalli Beretta Ugo - Benetti Donato



89 ALFA ROMEO GTV 2000 - 1975, Cruyt Dominique - Cruyt Micheline



90 PORSCHE 911 2.7 - 1975, Tosi Ennio - Ballini Gianluca



91 PORSCHE 911 2.7 S - 1974, Gennaro Luigino - Adorni Giovanni



84 PORSCHE 911 2.4 - 1972, Preti Adriano Angelo - Preti Alessandro



85 MINI COOPER - 1973, Rosoli Enzo - Cocca Luigi



92 PORSCHE 928 - 1981, Belussi Gian Pietro - Fontana Federico



93 AUSTIN MINI HLE - 1982, Scarioni Gabriella - Pietropaolo Ornella



86 INNOCENTI MINI COOPER EXPORT - 1973, Cherubini Giuseppe - Cherubini Cristiana



94 FERRARI 208 GTS - 1988, Specchia Silvestro - Specchia Marco



**COPPA
FRANCO
MAZZOTTI**



VII COPPA FRANCO MAZZOTTI - Trofeo Banco di Brescia - BRESCIA - 10 OTTOBRE 2015
CLASSIFICA ASSOLUTA TOP CAR (con coefficiente anno vettura)

Pos. N°	Equipaggio	Naz.	Vettura	Anno	Penalità	RAGGR. Posizione	DRIVER Posizione
1° 27	Moceri Giovanni - Bonetti Daniele	I	FIAT 508 C	1939	325	1 1°	TOP 1°
2° 12	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	I	FIAT 508 Sport	1933	332	1 2°	TOP 2°
3° 33	Cibaldi Michele - Marrano Erica	I	GILCO 1100 Sport	1948	466	2 1°	A 1°
4° 7	Aliverti Alberto - Donghi Alberto	I	LANCIA Lambda 223	1929	466	1 3°	TOP 3°
5° 23	Sisti Sergio - Gualandi Anna	I	MG TB	1938	518	1 4°	TOP 4°
6° 26	Cavalleri Tiberio - Meini Cristina	I	LANCIA Aprilia	1938	524	1 5°	TOP 5°
7° 16	Peli Osvaldo - Peli Francesco	I	FIAT 508 Coppa Oro	1934	533	1 6°	A 2°
8° 11	Turelli Lorenzo - Turelli Mario	I	FIAT 508 S Sport	1933	541	1 7°	TOP 6°
9° 1	Ferrari Bruno - Sala Ezio	I	BUGATTI Type 37	1927	560	1 8°	NC 1°
10° 21	Houtkamp John - Houtkamp Chelly	NL	ASTON MARTIN 2000 Speed model	1937	572	1 9°	NC 2°
11° 71	Cristina Riccardo - Baroli Sabrina	I	PORSCHE 356 SC	1963	590	4 1°	A 3°
12° 48	Prandelli Giovanni - Pasotti Loredana	I	MERCEDES 190 SL	1955	599	2 2°	A 4°
13° 59	Scapolo Alberto - Scapolo Giuseppe	I	PORSCHE 356 A	1957	615	2 3°	TOP 7°
14° 22	Gamberini Alessandro - Falciroli Elena	I	FIAT 508 C	1937	626	1 10°	TOP 8°
15° 61	Fontana Armando - Piga Danilo	I	FIAT 1100/103 E Tv	1957	709	2 4°	TOP 9°
16° 77	Iacovelli Walter - Bertolotti Teresina	I	PORSCHE 911 S	1966	831	5 1°	A 5°
17° 91	Gennaro Luigino - Adorni Giovanni	I	PORSCHE 911 2.7 S	1974	835	6 1°	TOP 10°
18° 10	Belometti Andrea - Marini Silvano	I	FIAT 508 S Sport	1932	850	1 11°	TOP 11°
19° 68	Limoni Scaglia Gianpaolo - Orioli Alberto	I	FIAT 750 Coupé Vignale	1961	851	3 1°	B 1°
20° 31	Minussi Corrado - Rizzo Giuseppe	I	FIAT Zanussi MM Sport	1948	870	2 5°	A 6°
21° 24	Colpani Maurizio - Cristiano Paolo	I	BMW 328	1938	894	1 12°	B 2°
22° 65	Bignetti Bignetti Federica - Ciatti Luisa	I	ALFA ROMEO Giulietta Spider Veloce	1960	931	3 2°	A 7°
23° 79	Roversi Riccardo - Miglioli Sara	I	INNOCENTI Mini Cooper Mk2	1969	932	5 2°	A 8°
24° 38	Corneliani Corrado - Murru Sandra	I	JAGUAR Xk 120 FHC	1952	962	2 6°	A 9°
25° 93	Scarioni Gabriella - Pietropaolo Ornella	I	AUSTIN Mini Hle	1982	988	8 1°	B 3°
26° 90	Tosi Ennio - Ballini Gianluca	I	PORSCHE 911 2.7	1975	1.023	6 2°	A 10°
27° 70	Fanti Lucia - Franchini Alessandra	I	ALFA ROMEO Giulietta Sprint	1963	1.025	4 2°	TOP 12°
28° 67	De Marco Maurizio - Serri Susanna	I	FIAT OSCA 1500 Cabrio	1961	1.188	3 3°	B 4°
29° 47	Girardi Alessandro - Mastellini Simonetta	I	PORSCHE 356 Pre A	1955	1.244	2 7°	B 5°
30° 64	Giacoppo Andrea - Grillone Tecioli Daniela	I	MERCEDES 190 SL	1959	1.246	3 4°	B 6°
31° 9	Bocelli Valerio - Armenio Pierdante	I	RALLY NC Sport	1931	1.358	1 13°	NC 3°

Pos. N°	Equipaggio	Naz.	Vettura	Anno	Penalità	RAGGR. Posizione	DRIVER Posizione
32° 3	Gatta Marco - Maffina Luigi	I	AMILCAR CGSs Spider	1926	1.428	1 14°	A 11°
33° 43	Zettl Thomas - Muller Simon	D	TRIUMPH TR 2 Sport	1955	1.429	2 8°	NC 4°
34° 39	Houtkamp Rutger - Marini Silvia	NL	PORSCHE 356 Pre A 1500 S	1953	1.453	2 9°	NC 5°
35° 53	Ovi Carlo Alberto - Vellani Luigi	I	PORSCHE 356 Speedster	1956	1.513	2 10°	B 7°
36° 82	Miatto Roberto - Borello Paolo	I	PORSCHE 911 2.2 S	1970	1.550	5 3°	A 12°
37° 66	Pellis Furio - Pinotti Assunta	I	ALFA ROMEO Giulietta Sprint	1961	1.704	3 5°	B 8°
38° 84	Preti Adriano Angelo - Preti Alessandro	I	PORSCHE 911 2.4	1972	1.816	6 3°	NC 6°
39° 18	Dannenmaier Bernd - Dannenmaier Christiane	D	RILEY Sprite	1935	1.875	1 15°	NC 7°
40° 86	Cherubini Giuseppe - Cherubini Cristiana	I	INNOCENTI Mini Cooper Export	1973	1.878	6 4°	NC 8°
41° 80	Gnutti Alberto - Lorenzi Riccardo	I	ALFA ROMEO 1750 GT Veloce	1969	1.924	5 4°	B 9°
42° 56	Saleri Francesco - Ruffini Giovanna	I	MG A	1956	2.124	2 11°	D 1°
43° 45	Stove Henrich - Berloni Stove Manuela	I	PORSCHE 356 Pre A	1955	2.221	2 12°	B 10°
44° 34	Perbellini Gino - Perbellini Andrea	I	JAGUAR Biondetti	1950	2.322	2 13°	C 1°
45° 36	Gandolfi Flavio - Brunori Dino	I	SIATA Daina Gran Sport	1952	2.389	2 14°	B 11°
46° 2	Zaglio Alberto - Ambrosetti Sara	I	FIAT 501 S	1925	2.463	1 16°	C 2°
47° 4	Colpani Mattia - Piona Emanuel	I	BUGATTI Type 37	1926	2.689	1 17°	NC 9°
48° 35	Ermioni Massimo - Carrega Bertolini Alberto	I	JAGUAR Xk 120	1952	2.947	2 15°	NC 10°
49° 32	Amenduni Massimo - Ghezzi Carlo	I	LAUREATI 1100 Sport	1952	2.974	2 16°	NC 11°
50° 46	Marinelli Valerio - Vignoni Adriana	I	PORSCHE Speedster	1955	3.062	2 17°	NC 12°
51° 72	Bordoli Emilio - Himara Bottini	I	ALFA ROMEO Giulia SS	1963	3.144	4 3°	NC 13°
52° 69	Strada Angelo - Nonaka Hisato	I	ALFA ROMEO Giulia Spider	1964	3.181	4 4°	NC 14°
53° 94	Specchia Silvestro - Specchia Marco	I	FERRARI 208 GTS	1988	3.214	9 1°	NC 15°
54° 50	Belotti Matteo - Madella Emiliano	I	PORSCHE 356 Pre A	1955	3.340	2 18°	NC 16°
55° 28	Hug Rudolf - Hug Adelheid	CH	FIAT 500 Spyder	1940	4.102	1 18°	NC 17°
56° 74	Tomaselli Paolo - Bani Luca	I	TRIUMPH Spitfire Mk2	1965	4.257	4 5°	NC 18°
57° 73	Magionami Elena - Maremmani Fabio	I	VOLKSWAGEN Karmann Ghia	1965	4.344	4 6°	NC 19°
58° 60	Cavalli Arturo - Pezzotti Petronilla	I	LOTUS Le Mans Eleven	1957	4.396	2 19°	NC 20°
59° 15	Bariselli Gian Mario - Molinari Massimo	I	LANCIA Augusta	1934	4.399	1 19°	NC 21°
60° 85	Rosoli Enzo - Cocca Luigi	I	MINI Cooper	1973	4.401	6 5°	NC 22°
61° 83	Paoletti Marco - Melzani Anna	I	LANCIA Fulvia HF 1600	1971	4.410	5 5°	NC 23°
62° 30	Falanga Fabrizio - Carrotta Alberto	I	FIAT 1100 Ala d'Oro	1947	4.811	2 20°	NC 24°
63° 37	Palmieri Giovanni - Vigarani Francesco	I	FIAT 1100 E	1952	4.956	2 21°	NC 25°
64° 87	Gussalli Beretta Ugo - Benetti Donato	I	PORSCHE 911 Carrera 2.7 RS	1973	5.215	6 7°	NC 26°
65° 89	Cruyt Dominique - Cruyt Micheline	B	ALFA ROMEO GTV 2000	1975	5.432	6 6°	NC 27°
66° 19	Van De Velde Geert - Van De Velde Loes	NL	LAGONDA LG 35 M	1935	6.022	1 20°	NC 28°
67° 8	Dell'Aglio Silvio - Dell'Aglio Cristian	I	ALFA ROMEO 6C 1750 GS	1930	6.216	1 21°	NC 29°
68° 29	Kappeler Peter - Sutter Beat	CH	FIAT 1100 S MM	1947	6.872	2 22°	NC 30°
69° 52	Mocchi Alberto - Burnengo Maurizio Carlo	I	MG A	1956	6.979	2 23°	NC 31°
70° 40	Carrara Sergio - Carrara Sebastiano	I	JAGUAR Xk 120 OTS	1953	7.047	2 24°	NC 32°
71° 55	Gaburri Mario - Pezzotti Paolo	I	MG A 1500	1956	7.300	2 25°	NC 33°
72° 42	Gamba Gianluigi - Bresciani Luciano	I	TRIUMPH TR 2 Sport	1954	8.653	2 26°	NC 34°

Pos.	N°	Equipaggio	Naz.	Vettura	Anno	Penalità	RAGGR. Posizione	DRIVER Posizione
73°	63	Garatti Prati Emanuele - Bignotti Sabrina	I	PEUGEOT 203 C	1958	10.061	3	6° NC 35°
74°	51	Rocco Giambattista - Manenti Antonella	I	AUSTIN HEALEY 100 BN 2	1956	11.108	2	27° NC 36°
75°	92	Belussi Gian Pietro - Fontana Federico	I	PORSCHE 928	1981	12.776	7	1° NC 37°
76°	78	Battistella Mario - Fumagalli Massimo	I	FERRARI 330 GTC	1968	13.883	5	6° NC 38°
77°	81	Fabbris Romana - Ducci Carlo	I	FERRARI Dino 246 GT	1970	17.839	5	7° NC 39°
RIT	41	Piccinelli Eugenio - Pellini Ottorino	I	TRIUMPH TR 2 Sport	1954	-	2	- B -
RIT	62	Brescianini Paolo - Ghitti Giuseppe	I	TRIUMPH TR 3	1958	-	3	- NC -
NP	20	Marini Bruno - Marini Andrea	I	RILEY Sprite	1936	-	1	- NC -
NP	6	Gaburri Roberto - Tonolini Luigia	I	OM Sport 665 TT Superba	1928	-	1	- NC -
NV	5	Nessi Ferruccio - Nessi Carlo	CH	RILEY 9 Brooklands Speed	1928	-	1	- NC -
NV	25	Cané Giuliano - Galliani Lucia	I	LANCIA Aprilia	1938	-	1	- TOP -
NV	54	Giansante Mauro - X	I	TRIUMPH TR 3 Rally	1956	-	2	- A -
NV	57	Leopizzi Mario - Arcangeli Patrizia	I	AUSTIN HEALEY 100 BN 2	1956	-	2	- A -
NV	58	Loda Stefano - Faccin Francesca	I	PORSCHE 356 A	1957	-	2	- NC -
NV	75	Gazza Filippo - Nocco Amalia	I	CHEVROLET Corvette C2 Sting Ray	1965	-	4	- NC -
NV	88	Buraccini Sergio - X	I	LANCIA Fulvia Montecarlo	1975	-	6	- NC -

VII COPPA FRANCO MAZZOTTI - BRESCIA - 10 OTTOBRE 2015
CLASSIFICA GENERALE (somma di penalità)

Pos.	N°	Equipaggio	Naz.	Vettura	Anno	Penalità	RAGGR. Posizione	DRIVER Posizione
1°	27	Moceri Giovanni - Bonetti Daniele	I	FIAT 508 C	1939	234	1	1° TOP 1°
2°	12	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	I	FIAT 508 Sport	1933	250	1	2° TOP 2°
3°	33	Cibaldi Michele - Marrano Erica	I	GILCO 1100 Sport	1948	315	2	1° A 1°
4°	7	Aliverti Alberto - Donghi Alberto	I	LANCIA Lambda 223	1929	359	1	3° TOP 3°
5°	71	Cristina Riccardo - Baroli Sabrina	I	PORSCHE 356 SC	1963	362	4	1° A 2°
6°	23	Sisti Sergio - Gualandi Anna	I	MG TB	1938	376	1	4° TOP 4°
7°	26	Cavalleri Tiberio - Meini Cristina	I	LANCIA Aprilia	1938	380	1	5° TOP 5°
8°	48	Prandelli Giovanni - Pasotti Loredana	I	MERCEDES 190 SL	1955	387	2	2° A 3°
9°	59	Scapolo Alberto - Scapolo Giuseppe	I	PORSCHE 356 A	1957	392	2	3° TOP 6°
10°	16	Peli Osvaldo - Peli Francesco	I	FIAT 508 Coppa Oro	1934	398	1	6° A 4°

COPPA AIDO 2015 - 14 Prove a Gussago
CLASSIFICA COPPA AIDO (somma di penalità)

Pos.	N°	Equipaggio	Naz.	Vettura	Anno	Penalità	RAGGR. Posizione	DRIVER Posizione
1°	27	Moceri Giovanni - Bonetti Daniele	I	FIAT 508 C	1939	56	1	- TOP -
2°	12	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	I	FIAT 508 Sport	1933	76	1	- TOP -
3°	33	Cibaldi Michele - Marrano Erica	I	GILCO 1100 Sport	1948	77	2	- A -
4°	59	Scapolo Alberto - Scapolo Giuseppe	I	PORSCHE 356 A	1957	91	2	- TOP -
5°	3	Gatta Marco - Maffina Luigi	I	AMILCAR CGSs Spider	1926	92	1	- A -

Pos.	N°	Equipaggio	Naz.	Vettura	Anno	Penalità	RAGGR. Posizione	DRIVER Posizione
6°	61	Fontana Armando - Piga Danilo	I	FIAT 1100/103 E Tv	1957	93	2	- TOP -
7°	10	Belometti Andrea - Marini Silvano	I	FIAT 508 S Sport	1932	103	1	- TOP -
8°	7	Aliverti Alberto - Donghi Alberto	I	LANCIA Lambda 223	1929	104	1	- TOP -
9°	71	Cristina Riccardo - Baroli Sabrina	I	PORSCHE 356 SC	1963	104	4	- A -
10°	48	Prandelli Giovanni - Pasotti Loredana	I	MERCEDES 190 SL	1955	110	2	- A -

CLASSIFICA COPPA DELLE DAME - Coppa Contessa Camilla Maggi

1°	93	Scarioni Gabriella - Pietropaolo Ornella	I	AUSTIN Mini Hle	1982	543	8	- B -
2°	65	Bignetti Bignetti Federica - Ciatti Luisa	I	ALFA ROMEO Giulietta Spider Veloce	1960	582	3	- A -
3°	70	Fanti Lucia - Franchini Alessandra	I	ALFA ROMEO Giulietta Sprint	1963	629	4	- TOP -

CLASSIFICA CATEGORIA VETTURE SPORT - Coppa Andrea Curami

1°	12	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	I	FIAT 508 Sport	1933	250	1	- TOP -
2°	33	Cibaldi Michele - Marrano Erica	I	GILCO 1100 Sport	1948	315	2	- A -
3°	23	Sisti Sergio - Gualandi Anna	I	MG TB	1938	376	1	- TOP -

CLASSIFICA VETTURE PORSCHE - Trofeo Centro Porsche Brescia

11°	71	Cristina Riccardo - Baroli Sabrina	I	PORSCHE 356 SC	1963	590	4	- A -
13°	59	Scapolo Alberto - Scapolo Giuseppe	I	PORSCHE 356 A	1957	615	2	- TOP -
17°	91	Gennaro Luigino - Adorni Giovanni	I	PORSCHE 911 2.7 S	1974	835	6	- TOP -

CLASSIFICA Trofeo Raoul Patrizi - Prove a Villa Mazzotti

1°	12	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	I	FIAT 508 Sport	1933	15	1	- TOP -
2°	84	Preti Adriano Angelo - Preti Alessandro	I	PORSCHE 911 2.4	1972	15	6	- NC -
3°	7	Aliverti Alberto - Donghi Alberto	I	LANCIA Lambda 223	1929	21	1	- TOP -

CLASSIFICA Trofeo Giannino Marzotto - Prove al Museo Mille Miglia

1°	7	Aliverti Alberto - Donghi Alberto	I	LANCIA Lambda 223	1929	3	1	- TOP -
2°	21	Houtkamp John - Houtkamp Chelly	NL	ASTON MARTIN 2000 Speed model	1937	5	1	- NC -
3°	12	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	I	FIAT 508 Sport	1933	6	1	- TOP -

CLASSIFICA Trofeo Aymo Maggi - Prove a Calino

1°	59	Scapolo Alberto - Scapolo Giuseppe	I	PORSCHE 356 A	1957	3	2	- TOP -
2°	90	Tosi Ennio - Ballini Gianluca	I	PORSCHE 911 2.7	1975	4	6	- A -
3°	16	Peli Osvaldo - Peli Francesco	I	FIAT 508 Coppa Oro	1934	5	1	- A -

CLASSIFICA Trofeo Gino Munaron

1°	61	Fontana Armando - Piga Danilo	I	FIAT 1100/103 E Tv	1957	10	2	-	TOP	-
2°	71	Cristina Riccardo - Baroli Sabrina	I	PORSCHE 356 SC	1963	10	4	-	A	-
3°	77	Iacovelli Walter - Bertolotti Teresina	I	PORSCHE 911 S	1966	11	5	-	A	-

CLASSIFICA Trofeo Roberto Paoletti - Prove Castello di Brescia

1°	12	Riboldi Alberto - Sabbadini Paolo	I	FIAT 508 Sport	1933	3	1	-	TOP	-
2°	61	Fontana Armando - Piga Danilo	I	FIAT 1100/103 E Tv	1957	4	2	-	TOP	-
3°	26	Cavalleri Tiberio - Meini Cristina	I	LANCIA Aprilia	1938	7	1	-	TOP	-

CLASSIFICA Trofeo Rubinerterie Bresciane

1°	27	Moceri Giovanni - Bonetti Daniele	I	FIAT 508 C	1939	16	1	-	TOP	-
2°	33	Cibaldi Michele - Marrano Erica	I	GILCO 1100 Sport	1948	20	2	-	A	-
3°	70	Fanti Lucia - Franchini Alessandra	I	ALFA ROMEO Giulietta Sprint	1963	28	4	-	TOP	-

CLASSIFICA Trofeo Solive

1°	36	Gandolfi Flavio - Brunori Dino	I	SIATA Daina Gran Sport	1952	2	2	-	B	-
2°	82	Miatto Roberto - Borello Paolo	I	PORSCHE 911 2.2 S	1970	3	5	-	A	-
3°	26	Cavalleri Tiberio - Meini Cristina	I	LANCIA Aprilia	1938	6	1	-	TOP	-



Prima della partenza, è stato osservato un minuto di silenzio in memoria del Cav. Attilio Camozzi

I vincitori Giovanni Moceri e Daniele Bonetti, premiati dal Presidente di ACI Brescia, Piergiorgio Vittorini, Roberto Gaburri e Valerio Marinelli



Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini, secondo classificati



Michele Cibaldi ed Erica Marrano, terzi assoluti



Alberto Aliverti e Alberto Donghi, quarti classificati



Tiberio Cavalleri e Cristina Meini, sestì classificati



Gabriella Scarioni e Ornella Pietropaolo, vincitrici della Coppa delle Dame



John e Chelly Houtkamp, dall'Olanda, decimi assoluti e primo equipaggio straniero



Riccardo Cristina, 11° classificato, primo tra le vetture Porsche, premiato da Biagio Capolupo e Giovanni Canini



Moceri e Bonetti hanno vinto pure la Coppa AIDO, premiati da Donato Benetti, Dino Brunori e Luigi Bernardelli



Franco Robecchi, autore del libro su Franco Mazzotti edito da Eugenio Massetti



Riboldi e Sabbadini si sono aggiudicati la Coppa Roberto Paoletti, premiati dai figli Simona e Marco e dal nipotino Pietro



Prima dell'aperitivo, i partecipanti ascoltano la storia di Franco Mazzotti narrata da Robecchi



Le due apripista messe a disposizione dal Centro Porsche Brescia - Saottini, davanti all'Hotel Vittoria

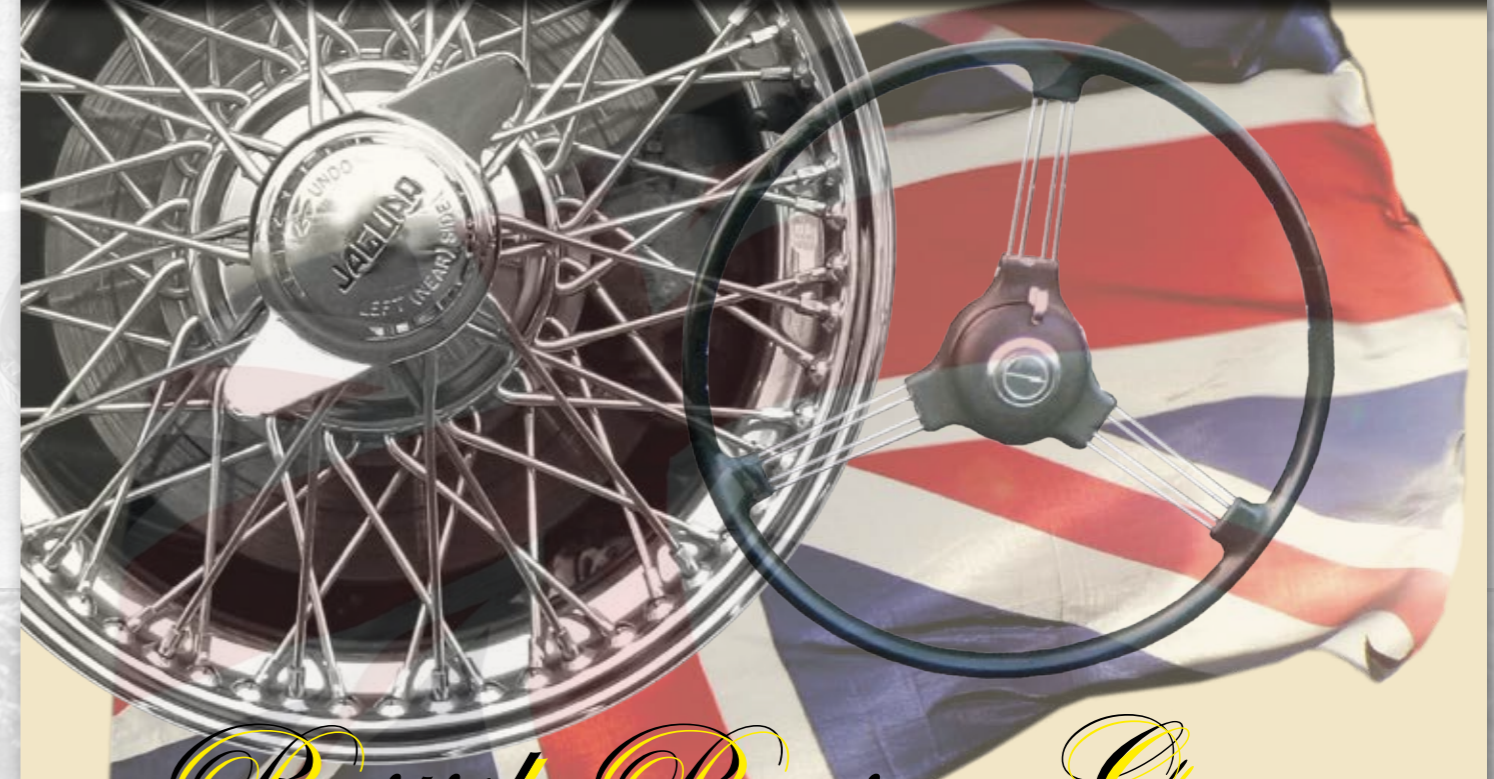


La Sala delle Rose dell'Hotel Vittoria, sede delle premiazioni



Il team dei collaboratori del Club, pronti a brindare dopo una dura giornata di lavoro

Dopo l'arrivo, le vetture sono state parcheggiate tra Piazza della Vittoria e Piazza del Mercato



British Racing Green

Triumph • MG • Austin Healey • Jaguar

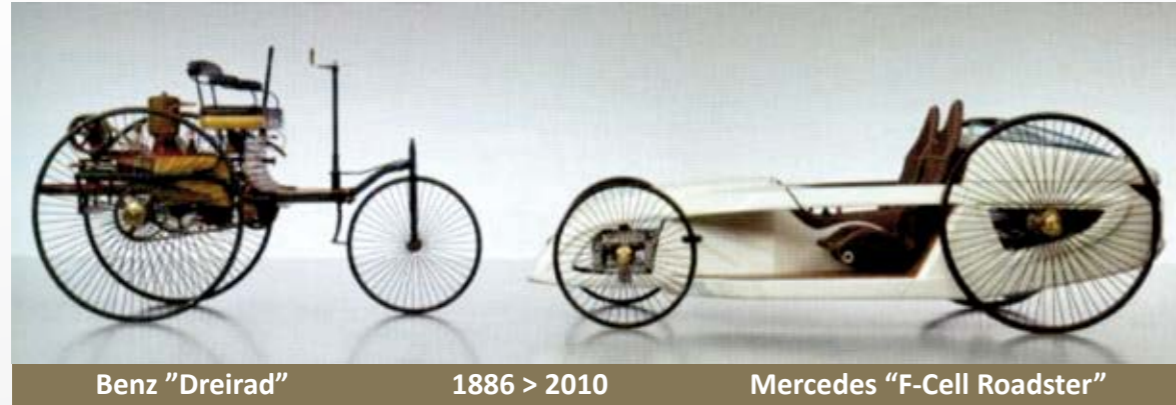


PENRITE
OIL



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

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.clubmillemiglia1949.it.

- Capitolo 1: Carl Benz e Gottlieb Daimler: gli inventori? maggio 2011
- Capitolo 2: Sostenibilità nel 1900: vapore, elettricità o benzina? novembre 2011
- Capitolo 3: Sostenibilità nel 1900: cavallo o macchina?
 - paragone qualitativo tra il cavallo e la macchina prima del 1900
 - paragone tecnico tra il cavallo e la macchina (+ 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? da maggio 2014
 In questo numero della **Freccia Rossa** continuiamo le competizioni con l'anno 1898 e la prima corsa internazionale Parigi-Amsterdam-Parigi. Alcune foto mai pubblicate da allora sono estratte da giornali locali dall'epoca. Queste pagine scritte in francese sono state tradotte da Letizia Giani, con l'aiuto di Laura Bonzi e Massimo Meli.



A Certaldo, durante la Coppa Toscana 2015, Dominique Cruyt prepara la sua enciclopedia all'ombra della meccanica.



La stessa Riley Lynx-Sprite 1937 sulle strade della Mille Miglia 2015

1898, LA PRIMA CORSA INTERNAZIONALE

L'Automobile Club de France, fondato per difendere gli interessi degli automobilisti e dei costruttori, ideò una competizione per promuovere, oltre le frontiere, l'industria automobilistica in pieno sviluppo. Il progetto, previsto per il mese di luglio, collegava Parigi a Amsterdam percorrendo quattro paesi e sei frontiere.



Fernand Charron, alla guida della prima delle tre Panhard & Levassor vittoriose alla media 32,82km/h.

6-7 MARZO 1898, MARSIGLIA-NIZZA

Nell'attesa e visto il loro successo, alcune competizioni furono nuovamente programmate. Così la Marsiglia-Nizza-La Turbie del 1897 fu divisa in due: la cronoscalata Nizza-La Turbie (v. pag.146) e il percorso Marsiglia-Nizza, che ha visto il trionfo della Panhard & Levassor sui tre gradini del podio.

Ma l'interesse storico della prova era altrove: per la prima volta una donna pilota partecipò ad una corsa a tappe. Lungi da fare la semplice comparsa sul suo triciclo De Dion-Bouton, Madame Laumaille vinse, nella sua categoria, la tappa Marsiglia-Hyères (83km), prima di subire un forte ritardo nella seconda tappa a causa della rottura della catena. Ma la donna si consolò precedendo in classifica generale il marito, che non era certamente un debuttante dal momento che aveva vinto la prova di Spa nel 1897 (v. p.129).

1898, I Mass-media e l'Automobile

Se si eccettua lo 'strillone' che tamburellava ogni giorno sulla piazza del paese per gridare le notizie di interesse pubblico, i media dell'epoca si riducevano a...

- » la stampa generica, politicamente favorevole o meno all'automobile;
- » la stampa specializzata, tecnica o sportiva;

Quanto al vocabolario automobilistico, questo derivava soprattutto dalla tecnologia delle armi (motore a scoppio, testata, razzo...), dalla meccanica di precisione (valvola, biella...) o dall'inesauribile gergo ippico (cabriolet, landau, spider, break, phaeton...). L'unico neologismo era un 'aggettivo' prima di essere consacrato dall'uso comune come un 'sostantivo': 'automobile' fu ben presto adottato in Francia e negli USA, mentre in Italia 'automobile' era già un 'sostantivo'. (v. il titolo nel 1898 della prima rivista italiana specializzata con la foto della Lanza). Gli Inglesi persistevano nel loro amore equino con la terminologia 'horseless carriage' (=carrozza senza cavalli v. p.27).

Quanto alle illustrazioni, la fotografia - una nuova tecnica considerata a priori più realista - non riusciva a sostituire totalmente il disegno: meno economica di quest'ultimo, richiedeva più tempo per giungere nelle stanze della redazione e soprattutto suscitava meno emozioni. I giornalisti ostili all'automobile abusarono volentieri del disegno per attizzare il timore collettivo, sostenuti in questo dagli argomenti di alcuni 'falsi scientifici': «La gente delle città va a morire presto. Si è sostituito lo sterco con l'acido carbonico... e a questo non ci si abitua, perché si muore subito».



Illustrati da schizzi apocalittici, come questo bel disegno di Charles Léandre, gli articoli denunciavano la 'barbarie automobilistica' cercando prima di tutto di propagare un clima di panico: «Il rumore semina il terrore, le lanterne sono dei lanciafiamme e i bambini delle vittime...».



1 MAGGIO 1898: LA CORSA DI PÉRIGUEUX O IL DRAMMA DELL'ELEGANZA

Ogni corsa offriva l'occasione ai nuovi costruttori di mettersi in evidenza: questa fu la volta di una **Audibert-Lavirotte** e di tre **Landry-Beyroux** 6cv (o **MLB** per Montaignac-Landry-Beyroux), di cui una nelle mani del suo finanziatore, il marchese di Montaignac.



L'ultima foto del marchese di Montaignac e del suo meccanico Hézard, qualche minuto prima dalla partenza della corsa che per loro fu fatale.

Lo spirito cavalleresco dei pionieri della corsa (v. pag.154) non impedeva loro di lanciarsi ogni volta senza ritegno.

Così Montaignac aveva già recuperato, dal secondo chilometro, la **Benz 'Parisiennne'** di Montariol, che si affrettò ad accostarsi sulla destra per facilitare il sorpasso*. Sorpassando, il marchese, per ringraziare, lo salutò elegantemente con un gesto della mano, ma malauguratamente urtò le ruote sterzanti della **Benz**. Rendendosi conto di aver fatto un errore, Montaignac ne commise un secondo: voltandosi per veder sparire la **Benz** al livello inferiore della carreggiata, perse il controllo della barra dello sterzo.

Infatti, la **Benz** di Montariol era uscita di strada cappottando, sbalzando fuori i suoi occupanti, e tutto ciò senza sbattere contro i numerosi alberi a lato della strada all'uscita di Marsac-sur-l'Isle (l'attuale D6089 in Dordogna).



A sn, in primo piano, la **Benz 'Parisiennne'** di Montariol e sullo sfondo, la phaeton **Landry-Beyroux** del marchese di Montaignac.

Anche se seriamente ferito alla testa, Montariol non era in pericolo di vita.

Mentre la pesante **Landry-Beyroux** derapò qualche decina di metri più lontano per scivolare giù nel pendio, ma i suoi occupanti non ebbero la stessa fortuna di quelli della **Benz**.



Vista dall'angolo opposto, questa rara immagine mostra come la **Landry-Beyroux** ricadde sulle ruote dopo il cappottamento che fu fatale per i suoi passeggeri. Sullo sfondo la **Benz** di Montariol.

L'agonia del marchese durò per altre tre ore in ospedale. Nonostante le atroci sofferenze, Renaud de Montaignac de Chauvance non perse mai conoscenza. Anzi, in un ultimo respiro trovò la forza di pronunciare delle scuse confuse e rivendicare l'intera responsabilità dell'incidente.

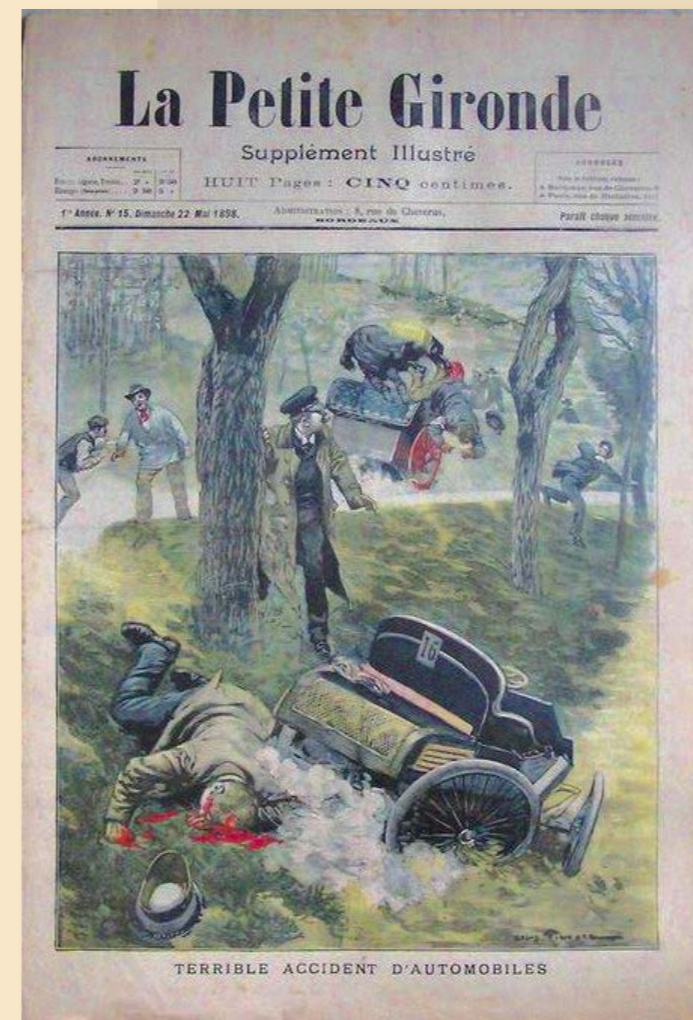
In seguito a questo fatale gesto di nobile eleganza, il marchese è divenuto il primo martire nella leggenda automobilistica!



M. LEYS, VAINQUEUR DE LA COUSSE PÉRIGUEUX-MUSSIDAN ET RETOUR

Sebbene nessuno vi fece attenzione, dal momento che la prestazione sportiva si offusca sempre di fronte alla tragedia, questa è la **Panhard & Levassor** di Leys che prevalse alla fine dei 146 Km.

Vista la fama delle vittime, la stampa vi dette ampio risalto. Sulla prima pagina del supplemento illustrato del giornale di Bordeaux 'La Petite Gironde', non si può che rimanere impressionati da un disegno 'più vero di quanto avrebbe potuto essere se fossimo stati lì'. Alcune foto non avrebbero potuto riprodurre altrettanto fedelmente il 'TERRIBLE ACCIDENT D'AUTOMOBILES'.



TERRIBLE ACCIDENT D'AUTOMOBILES

11-12 MAGGIO 1898: PARIGI-BORDEAUX

Perché questa corsa porta anch'essa il nome del 'Criterium dei Trascinatori'?

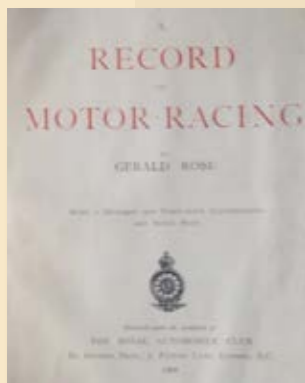
A causa dei suoi precedenti, le corse ciclistiche si erano imposte nel paesaggio popolare sportivo. Quindi si maturò l'idea di fare precedere la 'Bordeaux-Parigi ciclistica', che risaliva al 1891 (v.pag.112), da una corsa automobilistica in direzione inversa. Una volta arrivati a Bordeaux, i piloti al ritorno avrebbero rivestito il ruolo di trascinatori, visto che all'epoca non c'era il divieto per i ciclisti di approfittare della scia di un'automobile o di proteggersi dal vento. Come nel 1895, la corsa automobilistica sarebbe partita, davanti ai cancelli del Castello di Versailles (v.pag.114) e avrebbe fatto tappa a Tours.

Considerando una partecipazione relativamente ridotta, 9 automobili e 13 cicli a motore, gli organizzatori ne approfittarono per innovare alla maniera delle corse ciclistiche: **fare partire tutti i veicoli nello stesso momento**. Il pubblico si sarebbe appassionato prima di tutto per una corsa, visto che avrebbe potuto seguire 'dal vivo' la classifica, tanto più le tre favorite **Panhard & Levassor** - rispettivamente di colore **blu**, **bianca** e **rossa** - avrebbero assicurato lo spettacolo stimolando il sentimento sciovinista. Tutto questo senza però tenere conto delle ambizioni della competitiva piccola **Mors** 6cv che intendeva infrangere questo entusiasmo tricolore spuntando la prima tappa al terzo posto.

Altri 'ousider' si mescolarono nella lotta come la **Georges Richard** e i tricicli **De Dion-Bouton**. Questi ultimi furono messi in difficoltà nella seconda tappa a causa di un tempo inclemente.



Il triciclo **De Dion-Bouton** di Corre vinse la categoria 'motocicli con un peso inferiore ai 100 Kg' a più di 30 chilometri orari di media e finì al quarto posto nella classifica generale.



* La storia del primo dramma della corsa è ispirato da Gerald Rose 'A Record of Motor Racing'. Grazie al bibliotecario del RAC (Royal Automobile Club) di Londra, Trevor Dunmore, ho potuto consultare nei prestigiosi saloni del Pall Mall (a patto di indossare la cravatta), la versione originale del **più antico libro sulla competizione automobilistica pubblicato nel 1909**.





Durante questo secondo giorno, il lutto per il terzo posto del podio trovò un epilogo brutale: tamponato da una carretta a 100 Km da Bordeaux, Emile Mors fu costretto al ritiro.



La Mors prima di essere distrutta e il suo pilota di fratturarsi la clavicola. La storia non dice se il 'tamponatore' avesse agito per semplice fanatismo nazionalistico per difendere la tripla vittoria 'tricolore' di Panhard & Levassor.

Questo incidente permise quindi a Panhard & Levassor di riuscire in una tripletta con De Knyff, Charron e Breuil. La vittoria di

De Knyff era incontestabile visto che superò la linea del traguardo con ampio vantaggio.



Precedendo i suoi rivali con un'ora e mezzo di vantaggio, De Knyff corre verso Bordeaux, dove un trionfo lo aspetta sulla linea del traguardo.

Il pubblico è stato informato delle disavventure della corsa e sa che potrà applaudire solo 8 superstiti sui 22 veicoli partiti da Parigi. Ma il suo interesse sarà colmato dalla visita dell'esposizione automobilistica organizzata nel parco della città.



Per i concorrenti che non avevano rinunciato a risalire verso Parigi con i ciclisti, non c'era il tempo per gironzolare all'esposizione, perché dopo 543 Km dell'andata, le vetture avevano bisogno di manutenzione prima del ritorno.

Secondo gli articoli dell'epoca, le corse ciclistiche risultavano più energiche e movimentate di quelle attuali. Durante le frequenti fermate del trascinatore per guasto meccanico e approvvigionamento e prima che potesse ricongiungersi al gruppo, alcuni ciclisti andavano alla ricerca di un trascinatore 'ad intérim'. Questi non poteva essere che il trascinatore di un altro concorrente rivale con il quale si correva il rischio di stuzzicarsi 'virilmente'.

De Knyff vinse non solo la Parigi-Bordeaux



In questa immagine si può notare che, per l'ultima volta in corsa, il vincitore De Knyff guidava una Panhard & Levassor equipaggiata con una barra di direzione o 'queue de vache' (=letteralmente 'coda di mucca') e non ancora con un volante.

'automobilistica', ma anche, al ritorno, la Bordeaux-Parigi 'ciclistica' come 'trascinatore' del campione Gaston Rivierre (v. anche la foto a pag. 158).

Comunque, la maggior parte dei concorrenti aveva fretta di rientrare per i preparativi tecnici in vista della Parigi-Amsterdam-Parigi, la prima vetrina sportiva internazionale del Marketing automobilistico.

Anticipando la prossima iniziativa dell'ACF ai 'Jardins des Tuileries' a Parigi (v.pag.163), l'apoteosi della corsa a Bordeaux fu un'esposizione sull'Esplanade des Quinconces in un'elegante galleria nel tipico stile del XIX° Secolo.

GIUGNO 1898, IL PRIMO SALONE DELL'AUTOMOBILE



Fino a questo momento nessun salone era stato dedicato esclusivamente all'automobile, considerata all'inizio come un derivato motorizzato della bicicletta.

Era arrivato il momento di avere un proprio salone, visto le relative evoluzioni delle prestazioni automobilistiche. Il ministro delle Belle Arti in persona, uomo aperto a tutte le forme d'arte, ivi compresa la 'bella meccanica', dette l'autorizzazione di disporre del prestigioso 'Jardins des Tuileries' a Parigi.

Per evitare inventori bizzarri, una prova preliminare imponeva a ciascun veicolo di percorrere il tragitto da Parigi a Versailles: questo rappresentava per l'acquirente una 'garanzia ante-litteram' di poter almeno portare la propria famiglia a fare una escursione di 30Km, l'equivalente di un andata-ritorno a Versailles !

Tutto quello che riguardava l'automobile fu oggetto dell'esposizione : carrozzerie, motori, accessori, ricambi, cerchiate piene, pneumatici, stampa specializzata....

L'esposizione permetteva anche di scoprire l'ingenuità di alcune alternative tecniche relative alla locomozione.

Il famoso 'avan-treno' Amiot-Péneau : il suo (ottimista) ideatore pretendeva di fissarlo in soli cinque minuti alle stanghe di qualsiasi carrozza, al posto del cavallo. Questo ingenuo 'kit' a due ruote, soprannominato 'cavallo meccanico', era disponibile con un motore termico o elettrico e fu prodotto fino al 1902.

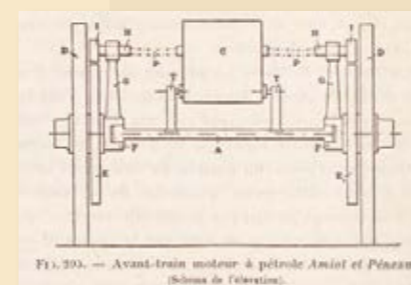


FIG. 303. — Avant-train moteur à pétrole Amiot et Péneau. (Schéma de fabrication.)



Si distinguono chiaramente le stanghe che poggiano sulle due ruote dell'attacco-motore Amiot-Péneau.



Le creazioni dei nuovi costruttori, come quelle di Georges Richard, che erano equipaggiate con motori Benz modificati (foto).

Una scelta di pneumatici ormai disponibili in molte misure accanto a tradizionali cerchiate piene in caucciù.

La bicicletta Werner, la prima 'bici assistita' meccanicamente, che disponeva di un piccolo motore (1/4 cv) collegato alla ruota anteriore.



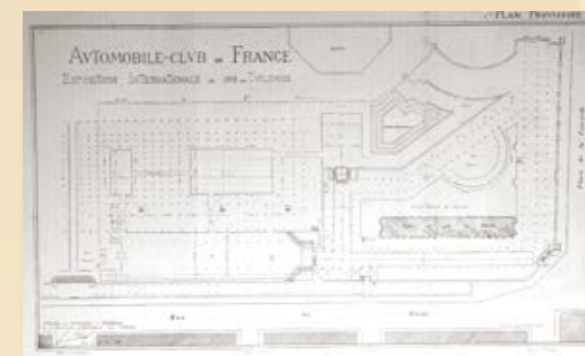
Abbigliamento 'all weather' (per tutte le condizioni meteorologiche), indispensabile per mantenere l'eleganza in ogni stagione, dal momento che le berline chiuse erano l'eccezione.

Il salone naturalmente offrì il pretesto per organizzare banchetti sontuosi e naturalmente 'indispensabili' allo sviluppo dell'automobile.

Grazie al suo 140.000 visitatori il salone salvò le finanze dell'ACF. L'esperienza fu ripetuta nello stesso luogo nel 1899, prima di essere trasferito agli Champs-Élysées nel Grand Palais, costruito per l'Esposizione Universale del 1900.



Sul piano sportivo, fu anche durante il Salone del 1898 che ebbe luogo la partenza della categoria 'Turistica' della corsa dell'anno Parigi-Amsterdam-Parigi.



Il successo di questo primo Salone dell'Automobile sorprese tutti a partire dall'organizzatore. I 232 modelli provenienti da 200 costruttori furono esposti in 2500 mq nei 'Jardins des Tuileries' tra la 'Place de la Concorde' e la 'rue de Rivoli'.



INSERTO

LA PRIMA CORSA INTERNAZIONALE 7-13 LUGLIO 1898: PARIGI-AMSTERDAM-PARIGI

L'idea di andare oltre i confini nazionali durante una competizione non era nuova. Nel 1897 alcuni amici motociclisti avevano collegato Parigi a Berlino. Tra loro, Corre, che vinse sul suo 'tri' **De Dion-Bouton** in meno di cinque giorni (99 ore e 15'). Il tragitto di 1165Km fu ripreso nel 1901 per una competizione automobilistica ufficiale.

Rinfrancata da questa prima esperienza internazionale, l'impresa di una 'Parigi-Amsterdam-Parigi' di 1431Km sembrava poter essere presa in considerazione.

Il percorso fu diviso in sei tappe, con tanti passaggi di frontiera, che, un secolo prima di 'Schengen', non si potevano varcare senza formalità.

L'organizzazione dell'evento da parte dell'ACF fu minuziosa e complessa:

» Oltre ad una categoria 'Velocità' c'era anche una categoria 'Turistica' che in realtà era quella che oggi si considera 'dilettante', dal momento che non potevano essere considerati né costruttori, né piloti di fabbrica, né meccanici. A parte il fatto che coprivano lo stesso percorso non in 6, ma in 8 giorni, spesso conducevano le stesse vetture. Alcuni 'benestanti' della 'Belle Epoque' partecipavano per un senso di pudore con pseudonimi, così da poter praticare il loro passatempo favorito con meno ostentazione. Come previsto la partenza della categoria 'Turistica' si svolse alla fine dell'esposizione des Tuileries.



» Fu noleggiato un treno speciale con un itinerario speciale (foto). Questa iniziativa non era affatto semplice visto che bisognava prendere in prestito la rete ferroviaria di sette diverse società. Quando i binari costeggiavano seguendo la corsa 'dal vivo'.

» Oltre alle autorizzazioni nazionali, occorreva sollecitare le autorità di ciascun paese attraversato, con l'aiuto dei club regionali tra cui l'Automobile Club del Belgio.

» Una volta completate le seccature internazionali, nazionali e dipartimentali, tutti erano convinti che nulla avrebbe potuto ostacolare l'organizzazione. Tuttavia a Parigi, dopo la partenza della categoria 'Turistica' e prima di quella 'Velocità', tutto si complicò. Vero è che dando il nome 'Velocità' ad una delle categorie, gli organizzatori avevano corso un rischio, quello di una provocazione agli occhi di un certo signor Bochet.

GIÀ LA BUROCRAZIA!

Diciamolo subito, senza l'astuzia dei partecipanti, la prima competizione internazionale non avrebbe mai preso il via.

Dopo aver siglato prima di tutto un accordo di massima, il commissario di polizia delegò all'ultimo momento il suo ingegnere-consulente, Mr. Bochet, per verificare ogni veicolo e rilasciare un temporaneo permesso di circolazione. Già durante la gara Parigi-Trouville-Deauville, lo stesso funzionario (v.pag.155) aveva osservato impotente l'indisciplina dei piloti raggiungendo i 60Km orari e si sentiva frustrato per questo visto, dato che nel dipartimento della Senna il limite di velocità era di 12Km orari.

Alla fine Mr. Bochet si sarebbe preso la sua rivincita?



Due partecipanti della categoria 'Turistica': 'snail' (lumaca in inglese), pseudonimo poco lusinghiero dell'imponente baronessa de Zuylen su una **Panhard & Levassor** e 'escargot' (lumaca in francese), soprannome di suo marito sulla **Mors** dall'aspetto di un ciclope.

Alla vigilia della partenza, Mr. Bochet iniziò alle ore 18,00 la sua ispezione sulla Piazza del Trocadéro e, dopo poco tempo, interruppe il suo lavoro all'ora di cena, non senza aver bocciato arbitrariamente diverse vetture.

Durante i suoi festini vespertini e anticipando le reazioni che avrebbero suscitato, lo zelante funzionario ebbe cura di cercare un contingente di fanteria per meglio farsi rispettare, sbarrando se necessario, la strada verso Champigny ad est di Parigi, dove era prevista la partenza.

Alla fine dell'ispezione, furono 'tollerate' qualche **Panhard & Levassor**, **Peugeot**, **Georges Richard** e **Mors**, ma non la veloce **Amédée Bollée Fils**. Per il pubblico visto che si trattava della principale rivale della **Panhard & Levassor**, la corsa appariva decapitata.



L'aerodinamica di questa **Amédée Bollée Fils** con una capot sagomata per la corsa, segna la **prima tappa nel design automobilistico**.

Per l'ingegner Bochet, il 'look' della **Bollée Fils** era un'ulteriore provocazione intollerabile: 'Ecco una vettura trasformata in rompighiaccio che si ha la sfacciataggine di chiamare *Siluro!*'



Non sono i commissari di corsa, bensì dei doganieri in képi, che procedono alla piombatura della **Hurtu**.

Non fu possibile alcun dialogo con i partecipanti, visto che Mr Bochet non voleva dare nessuna spiegazione ai suoi dinieghi. Di fronte a questo 'diktat', la sola scappatoia era l'astuzia e la solidarietà tra concorrenti.

Come lasciare velocemente Parigi e il dipartimento della Senna, campo di competenza territoriale di Mr. Bochet, senza attirare la sua attenzione?

Mentre gli 'autorizzati' partivano il più visibilmente possibile verso est, lungo le rive della Senna, gli 'esiliati' scapparono discretamente nella direzione opposta verso Versailles, nel dipartimento di Yvelines. Alcuni lo fecero nascosti sotto un telone, altri trainati da cavalli.

Nel frattempo la nuova partenza era stata spostata da Champigny a Malnoue, 3 Km più lontano nel dipartimento vicino. Se tutto andava bene, gli 'esiliati' vi sarebbero arrivati con una deviazione di 50Km da Versailles e bypassando Parigi da sud.

Ma a Malnoue, la preoccupazione crebbe, perché era stato trascurato un dettaglio indispensabile: come recuperare durante la notte le latte di benzina lasciate distrattamente a Champigny, territorio ben sorvegliato dalla milizia di Mr. Bochet?

Dando ascolto solo al proprio coraggio, Amédée Bollée junior prese in prestito una carretta e due ronzini nella speranza di sottrarre il prezioso liquido senza destare sospetti. Rientrò di primo mattino sulla linea di partenza.... missione compiuta.

A parte il tentativo di sabotaggio burocratico di Mr. Bochet, l'organizzazione aveva previsto tutto per questa 'prima internazionale', ivi compreso l'adempimento di alcune formalità doganali alla partenza, per facilitare i passaggi di frontiera.



L'operazione 'carburante' mise fine a questa lunga notte bianca piena di peripezie. Finalmente si poteva pensare alla partenza delle 6 tappe:

- 1° Parigi-Château d'Ardenne in Belgio (295Km);
- 2° Nymegen nei Paesi Bassi (251Km);
- 3° Amsterdam (112Km), dove i partecipanti approfittarono di una giornata di riposo e gli spettatori olandesi di un'esposizione.
- 4° Liegi in Belgio (270Km);
- 5° Verdun, passando per il Lussemburgo prima di entrare in Francia;
- 6° e finalmente Parigi (243Km).

Ma per essere esatti, ricordiamo che si ebbero partenze differenti:

1/ Quella delle 'Turistiche' aveva già avuto luogo visto che avevano a disposizione due giorni di più per coprire lo stesso tragitto. Questi dilettanti allinearono una trentina di veicoli, suddivisi in cinque categorie, ivi compresa quella delle 'vetture da 6 passeggeri e oltre'. Del resto, una delle tre **Delahaye** 6-posti n°101 (foto) era guidata da Mr. de Lucensky, che non nascose la sua preoccupazione di avere solo 4 compagni di viaggio finché un signore con un cappello a cilindro, interessandosi da vicino al suo 'omnibus', gli chiese:



- Dove state andando?
- Partiamo per Amsterdam.
- Ho la giornata libera e partirei volentieri con voi.
- Volentieri, rispose cortesemente Mr. de Lucensky, ma il problema è che non rientreremo prima di dieci giorni.
- Non importa, niente mi trattiene qui e, se permette, mi lascia un istante e vi accompagno....

Detto fatto. L'elegante anonimo sparì per qualche minuto per ricomparire in abbigliamento casual con un magnifico berretto da viaggio. Non rimaneva che farlo sedere al posto libero e l'equipaggio era al completo regolamentare per la partenza!

2/ le 16 motociclette (foto) della categoria 'Velocità', la maggioranza delle quali era costituita dai 'tre' **De Dion-Bouton** e che seguirono le stesse tappe delle automobili.



3/ Infine, le automobili della categoria 'Velocità' con una partenza prevista nel centro di Malnoue di fronte al 'Café de la Renaissance' (=Rinascimento), luogo simbolico di partenza per una corsa che virtualmente era morta prima di cominciare ed ultimo 'marameo' all'indirizzo del signor Bochet!



A Malnoue, prima della partenza improvvisata della categoria 'Velocità', nell'ordine le **Panhard & Levassor** di Charron (n°1), Hourgières (n°3) e Girardot (n°2) davanti al 'Café de la Renaissance'.

Ed è pure per primo, alle 8.37 esatte, che Charron si lanciò sulla sua **Panhard & Levassor** 8cv, seguito ogni due minuti dagli altri partecipanti. Partito in testa, Charron non fu mai raggiunto e vinse la tappa davanti a Girardot. Dietro a questo duo, la giornata fu animata:

- » le 3 **Amédée Bollée Fils** si classificarono tra i primi, confermando il loro ruolo di principali sfidanti.
- » la meno potente piccola **Mors** concesse solo un'ora al vincitore.
- » una **Georges Richard** batté quel giorno un record di forature, portando il suo conducente all'abbandono, estenuato dopo 14 cambi di pneumatici!
- » uno dei favoriti, Hourgières con la sua **Panhard & Levassor**, accumulò un ritardo di 13 ore e 30 minuti*, ma nonostante i suoi guai meccanici non arrivò ultimo...
- » ...perché la **Peugeot** di Koechlin chiuse la marcia registrando l'arrivo alle 6,30 del mattino, giusto in tempo per ripartire alle 8,00. Quanto alla stanchezza del pilota, ne riparleremo molto presto!

Nella seconda tappa la bagarre diventò in ogni punto appassionante.

A Nymegen nei Paesi Bassi, Giraud sull'**Amédée Bollée Fils** catturò l'attenzione di tutti arrivando sul cerchione con un pneumatico forato facendo un rumore infernale.

Fu Hourgières a vincere la tappa, mantenendo però la 'lanterna rossa' in classifica per il suo ritardo* nella prima tappa e dopo l'abbandono di Koechlin, a cui si deve l'evento più rocambolesco della giornata: appena arrivato nel 'Paese dei Canali' e spossato per la mancanza di sonno della notte precedente, sbandò in una curva a Maastricht e finì nell'acqua. Ma ci voleva di più per scoraggiare questo pilota di grande statura che desiderava nientemeno raggiungere i suoi amici in tappa.



Koechlin poteva saper nuotare, ma la sua **Peugeot** non era stata progettata per essere anfibia.

Visto che il suo vestito era bagnato non trovò niente di meglio che comprare a caro prezzo i vestiti di un adolescente dal senso commerciale tipicamente olandese. La sua apparizione al banchetto serale a Nymegen fece un doppio effetto: prima di tutto, di gioia, perché la voce di un possibile annegamento lo aveva preceduto, e poi di divertimento, perché i pantaloni del ragazzo erano troppo striminziti per i due metri di altezza di Koechlin.

La terza tappa risollevò gli animi intorno al duello tra le favorite **Panhard & Levassor** e le aerodinamiche **Amédée Bollée Fils**. Mai, a memoria di spettatore, era stato offerto su strada uno spettacolo simile.

Ad Amsterdam, la **Panhard & Levassor** vinse di misura la tappa con meno di un minuto, aumentando a 3'41" il proprio vantaggio in classifica generale.



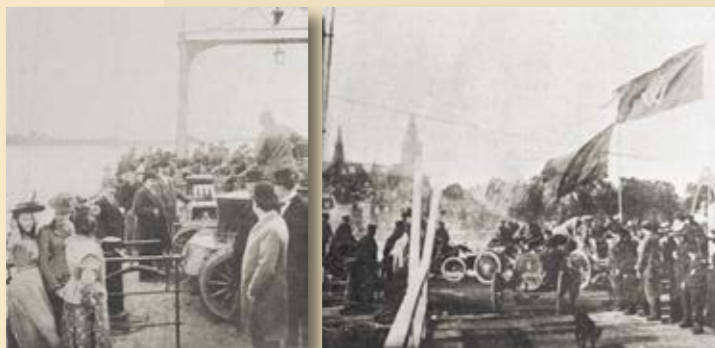


Alla partenza, dopo un giorno di riposo ad Amsterdam, la folla era venuta ad ammirare le vetture in competizione. Si riconosce l'**Amédée Bollée Fils** di Giraud, seguita dalla **Panhard & Levassor** di De Knyff.

Ad ogni attraversamento urbano, i commissari avevano difficoltà a farsi vedere dai piloti in mezzo al pubblico che riempiva la strada e che si spostava solo all'ultimo momento, trasformando la corsa in una difficoltosa gimcana tra due file di spettatori.

All'approssimarsi di Nymegen, Amédée Bollée si affrettò per prendere il 'bac'*, che permetteva di attraversare il 'Waal', un braccio del Reno (*nome olandese per questo tipo di imbarcazione). All'ultima curva, non vedendo l'indicazione del commissario, filò diritto credendo che la folla si sarebbe spostata come di solito... cosa che non fece. Rendendosi conto del proprio errore solo all'ultimo momento, il pilota dette un brusco colpo al volante per evitare una carneficina, preferendo sacrificare la sua vettura su una cancellata e fu così costretto all'abbandono.

All'arrivo a Liegi, Charron vinse davanti ad altre tre **Panhard & Levassor** e aumentò il suo vantaggio in classifica sulla **Amédée Bollée Fils** di Giraud.



A sn, l'attraversamento del Waal dell'**Amédée Bollée Fils** di Giraud davanti alla **Panhard & Levassor** n°3 di Girardot e la **Marot** n°111 con motore **De Dion-Bouton** del 'turista' Degrais. A ds, all'uscita del 'bac' i concorrenti si lanciano sul pontile, dove si vedono ondeggiare le 'W' della bandiera in onore dell'incoronazione della giovane Regina **Wilhelmina** (Guglielmina) dei Paesi Bassi.



Arrivati a Versailles, Charron e la sua **Panhard & Levassor** n°1 ricevettero tutte le meritate acclamazioni del pubblico che l'aveva pazientemente aspettato.

Ma Giraud sulla **Amédée Bollée Fils** non aveva detto la sua ultima parola e vinse in 'surclasse' la quinta tappa verso Verdun davanti alle **Panhard & Levassor**. Si permise anche il lusso di rovesciare la propria vettura su un mucchio di sabbia e di perdere un quarto d'ora per rimetterla sulle ruote, raccogliere gli attrezzi e le latte sparpagliate.

A Verdun, i festeggiamenti furono accompagnati da una mostra e da un banchetto. Mentre i brindisi si susseguivano l'uno all'altro e ci si congratulava a vicenda all'idea di arrivare a Versailles il giorno seguente, una notizia proveniente da Parigi finì per rovinare la festa: Mr. Bochet era in loro attesa. Fu immediatamente escogitato un piano B per evitare la capitale e fu spostato l'arrivo nel dipartimento vicino a Montgeron.

Durante l'ultima tappa, l'**Amédée Bollée Fils** di Giraud moltiplicava le forature, lasciando correre la **Panhard & Levassor** n°1 che vinse la tappa e la classifica. Nella sua categoria, Marcelin sull'unico triciclo **Phébus** con motore **Aster** precedette la flotta dei 'tri' **De Dion-Bouton**.

Visto il cambiamento dell'arrivo e la pioggia, pochi spettatori erano presenti a Montgeron, perché la folla, ignorando la decisione della vigilia, li aspettava a Versailles. I concorrenti che avevano ancora il coraggio di raggiungere Versailles, aggirarono Parigi come all'andata. Nel frattempo Mr. Bochet, che sperava di arrestare coloro che si erano presi gioco di lui alla partenza, subì una seconda umiliazione davanti alle forze dell'ordine requisite.

1898 Parigi-Amsterdam-Parigi: Marketing o Laboratorio?

» Parigi-Amsterdam-Parigi ebbe un impatto **Marketing** avvertito fino negli USA.



» Questa vetrina internazionale diede l'occasione ai nuovi costruttori di farsi conoscere, come per esempio la **De Cauville**, che ha conosciuto una seconda vita a livello di **Marketing** in occasione della vendita all'asta nel 2012.

< 114 anni (e qualche restauro) dividono le due foto di questa stessa **De Cauville** n°105 >



» Collegando due eventi, l'esposizione delle Tuileries e l'inizio della Parigi-Amsterdam-Parigi, l'Automobile Club di Francia aveva creato il 'buzz' dell'estate. L'impatto del **Marketing** giovò a tutte le nuove tecnologie, come il cinematografo 'Gaumont' posizionato in fondo agli Champs Elysées, i cui archivi cinematografici hanno immortalato una **Peugeot** partecipante.



Panhard & Levassor fu uno dei primi a equipaggiare con un volante i veicoli dei suoi piloti, come la n°6 di De Knyff.

» Sul piano del **Laboratorio**, l'incidente di Périgueux affrettò l'abbandono della barra dello sterzo, almeno nelle grandi competizioni europee. A causa dell'ampiezza della barra dello sterzo, questa funzionava come una leva di Archimede amplificando ogni gesto causato da irregolarità della strada o da semplice distrazione. La demoltiplicazione del volante e la sua precisione diminuirono molto questo tipo di rischio.

» Sempre sul piano del **Laboratorio**, l'**Amédée Bollée Fils** fu il primo esempio di design automobilistico. Il pubblico spontaneamente la chiamò 'la Torpille' (foto pag.165). L'aerodinamica non era motivata dall'aspetto estetico ma da quello funzionale. Allo stesso modo, fu ridotto il peso dall'automobile da 1100Kg a 700Kg grazie all'uso dell'alluminio. Infine per migliorare la tenuta di strada, il baricentro fu abbassato grazie a un passo più lungo e per ottimizzare il Cx, il meccanico si aggrappava in posizione molto scomoda come un ginnasta tra l'abitacolo e il predellino (foto a ds), come avrebbero fatto un giorno i piloti di side-car.



» Per **Michelin** la corsa restava nel campo del **Marketing** e del **Laboratorio**. L'affidabilità degli pneumatici avrebbe dovuto migliorare grazie alla riduzione del peso della vettura, ma si doveva tener conto anche del simultaneo aumento della velocità, tanto più che essa influenza le sollecitazioni meccaniche in modo esponenziale e non lineare. Nonostante i progressi delle gomme, le forature rimanevano frequenti e anche il più abile dei meccanici impiegava quasi mezz'ora per smontare i numerosi bulloni degli pneumatici a tallone di prima generazione. Oltre 30Km/orari le cerchiature piene diventavano un supplizio sulle lunghe distanze per i passeggeri. Il vantaggio di viaggiare ad alta velocità su pneumatici compensava ampiamente le perdite di tempo per le forature. L'utilizzo di cerchiature piene nelle competizioni fu per questo completamente abbandonato.



Negli uffici **Michelin**, le grandi vittorie storiche vengono illustrate su superbe ceramiche. Questo non impedisce al **Marketing** di prendersi certe libertà con l'autenticità: Charron aveva il n°1 e non viaggiava mai senza il suo meccanico.



Che cosa ricordare del 1898?

CONCORRENZA SPORTIVA, TECNICA O COMMERCIALE?

Per la prima volta alla Parigi-Amsterdam-Parigi fu messa in dubbio l'invincibilità delle **Panhard & Levassor**, perché senza sfortuna delle **Amédée Bollée Fils** (v.pag.167), non avrebbero ostentato una simile supremazia.

La concorrenza tecnica fece progredire l'automobile, anche se, come sempre, nessuno esitava a farsi ispirare dagli altri. Così la prima **Georges Richard** (foto) poteva passare per la sorella gemella delle **Benz Velo** ed era equipaggiata con pneumatici **Vital-Bouhours**, ugualmente ispirati dai prodotti **Michelin**.

Stimolata dalla concorrenza tecnica, accresciuta dalla rivalità sportiva, l'industria automobilistica tentava di rispondere al meglio alla domanda. Malgrado un incremento di capacità di produzione del 70% nel 1898, bisognava aspettare più di un anno la macchina ordinata.

L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE COMPETIZIONI:

1/ CHI SONO I NUOVI ARRIVI NELLA COMPETIZIONE?

» **Germania:** 'nessuno è profeta in patria', a maggior ragione nel paese di Daimler e Benz. Fin dal 1885 Carl Benz aveva iniziato suo figlio Richard di 5 anni portandolo a provare la sua **Benz-wagen** (v.pag.8). Richard era diventato un giovanotto senza che alcuna competizione avesse visto la luce sul suolo nazionale, fino alla primavera 1898, quando una prima prova di 54Km si presentò tra Berlino e Potsdam (a/r). La scelta di passare a Postdam attorno al castello 'Sans Souci' era un modo per rendere omaggio alla famiglia imperiale, che si sarebbe presto appassionata alla competizione automobilistica. Malgrado la partecipazione di due **Benz**, di cui una con la stesso Richard, fu un triciclo **Humber** a vincere. Questa 'prima tedesca' fu seguita il 24 e 25 maggio da una corsa più lunga Berlino-Lipsia-Berlino (387km), vinta alla media di 24,3Km/orari da Friedrich Greiner (foto). Questo nome non vi dice niente? Eppure è proprio lui che aveva fondato la **prima compagnia di taxi motorizzati** al mondo, la 'Daimler-Motorwagen-Kutscherei' con delle **Daimler Victoria** in versione Landulet e fornite di tassametro. La sua iniziativa fu vincente, visto che all'epoca un solo taxi poteva percorrere in diverse tratte quasi 100Km al giorno, cioè molto di più di una carrozza a cavalli.

» **Austria:** dopo una prima escursione tra amici di più di 600Km in pianura (Vienna, Leoben, Klagenfurt, Graz e Vienna), una vera competizione di 106Km si svolse in tre giorni sulle Dolomiti tra Trafoi e il Passo della Mendola* (*fa oggi parte del Sud Tirolo italiano). Il vincitore, Wilhelm Bauer su una **Daimler** 5,5cv conobbe agli albori dell'automobilismo un destino fuori dal comune: autista alla corte imperiale austro-ungarica, lavorò poi per **Daimler** e concluse la sua propria carriera sul sole di Nizza al servizio del Console Generale Emile Jellinek, iniziatore del marchio '**Mercedes**'.

Ai piedi delle Dolomiti, tra le due **Daimler** di Bauer e Werner, la **Benz** del barone von Liebig, grande appassionato di chimica agraria (i prodotti 'Liebig'), ma anche di automobili.



» **Russia** (Tsarkoié-Selo-Strelina): Il 24 ottobre, una corsa di 41,6Km fu organizzata dall'Unione Ciclista di San Pietroburgo intorno alla città. All'epoca la capitale zarista di 'tutte le Russie' contava solo dodici automobili, tutte **Benz** ad eccezione di una **Delahaye**. Gli altri veicoli erano tricicli **Clément**. Dei sette partenti fu il triciclo **Clément** di Belayeff a vincere su strade innevate davanti ad altri tre **Clément** e una **Benz** alla media di 26,1Km/orari.

» **Svizzera:** A dicembre un concorso tra Ginevra e Meillerie (100Km) vide trionfare la **Daimler** di Jones. Meillerie situata lungo il lago Lemano in territorio francese, questa corsa dimenticata fu teoricamente la seconda corsa automobilistica internazionale.

2/ CI SONO LE CONFERME

» **USA:** Visto che la rete stradale si limitava a strade agricole, i 'track-racing' (v.pag.127) erano spesso associati agli eventi, come a Rochester (New-York) quando fu inaugurata la 'one-mile-track' o a Boston, in occasione dell'esposizione automobilistica dove i tricicli **De Dion-Bouton** superarono i quadricicli a vapore **Whitney** (Foto).

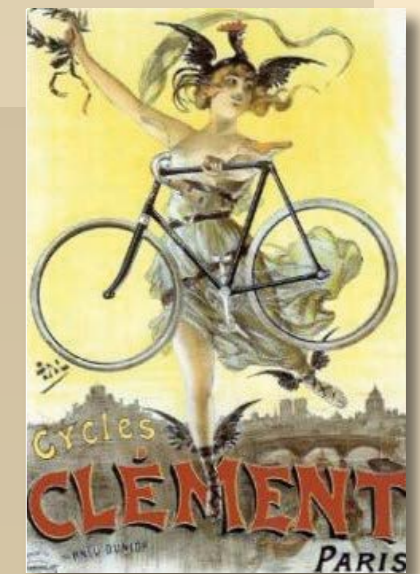
3/ CI SONO TRADIZIONI CHE SI RADICANO

» **Monaco:** Per il 'jet-set' della Costa Azzurra, importava poco che le competizioni si svolgessero a Nizza o a Monaco. La tradizione automobilistica monegasca fu inaugurata nel 1898 da una competizione locale, che sembrava più un concorso di eleganza.

» **Italia:** Il 25 luglio sul tragitto di 192Km Torino-Asti-Alessandria-Asti-Torino, Luigi Storero sul triciclo **De Dion-Bouton** vinse ad una media di 36Km/orari; mentre nella categoria automobili (con peso inferiore ai 200Kg) fu il veneto Guido Ehrenfreund ad essere il più veloce su una due posti **Miari & Giusti-Bernardi** a 19Km/orari. Per capire il sorprendere slancio dell'Italia per l'automobile alla fine del secolo, basta dare un'occhiata alla lista dei partecipanti. Al contrario della Francia questi non erano né clienti benestanti, né piloti di fabbrica, ma degli imprenditori: Francesco Giusti, Giovanni Ceirano e il conte Biscaretti (tricicli **Miari & Giusti-Bernardi** e **Prinetti Stucchi**), Caligaris (futuro socio di **Ceirano** su **Darracq-Gliadiator**), Michele Lanza (**Peugeot**), i fratelli Federmann (**Daimler**) e un giovanotto di 17 anni, Ettore Bugatti (triciclo **Léon Bollée**), che già frequentava il mondo degli artisti e gli uomini di prestigio come Tolstoj, Puccini e il principe Troubetzkoi, insegnante all'Accademia delle Belle Arti di Brera a Milano.

» **Belgio:** Come in Francia, fu l'Automobile Club nazionale che organizzò una corsa di 210Km in due tappe tra Bruxelles e Spa e anche in modo esemplare dal punto di vista meteorologico, visto che in quei giorni in Belgio pioveva come al solito, e dal punto di vista giuridico:

Il modulo di iscrizione prevedeva già la 'clausola di accettazione del regolamento' che, dal 1898, ciascun partecipante a raduni automobilistici deve approvare.



I (moto)cicli **Clément** erano equipaggiati da meccaniche **De Dion-Bouton**. Prima di passare all'automobile Adolphe Clément fu associato ad Alexandre Darracq, lui stesso all'origine di **Alfa Romeo**.

AUTOMOBILE-CLUB DE BELGIQUE
1898 - Concours de Spa - 1898
(26 au 30 juin)
ET
Course Bruxelles-Spa
(25 et 26 juin)

La course Bruxelles-Spa se fait en deux étapes:
25 Juin. — **BRUXELLES-ARDENE** (110 kilomètres environ), par Wierre, Perwez, Namur et Dinant. — Les concurrents seront reçus au Château royal d'Ardenne par la Compagnie Internationale des Grands Hôtels, qui inaugure solennellement ces jours-là le Château d'Ardenne avec le concours du Foyer de l'Automobile Club de Paris.
26 Juin. — **ARDENE-SPA** (100 kilomètres environ), par Sion, Hamoir et Aywaille.

Bulletin d'Inscription

Je soussigné déclare m'inscrire à la Course Bruxelles-Spa et aux Concours régionaux par l'Automobile-Club de Belgique, du 28 au 30 juin 1898, sous les conditions de règlement et y adhérer complètement.

Nombre de voitures: _____

Constructeur: _____

Forme: _____

Forme en chevaux: _____

Nombre de places: _____

Signature: _____

Dal punto di vista sportivo, fu il triciclo **Phébus** di Marcelin ad essere il più veloce alla media di 30,5Km/orari, cioè 4Km/orari più veloce della prima vettura, la **Panhard & Levassor Duc 6cv** del barone Pierre de Crawhez. Questa manifestazione era la seconda (v.pag.129) di una lunga serie di manifestazioni annuali della città di Spa, che consoliderà in questo modo la sua tradizione sportiva per arrivare nel 1920 alla creazione del circuito di Spa-Francorchamps, considerato dalla maggioranza dei piloti come 'il più bel circuito del mondo'.



A ds, si riconosce, davanti la **Compagnie Belge de Construction 4cv** (ditta conosciuta sotto l'appellazione 'Pipe'), la **Panhard & Levassor Duc n°1 bianca**, vincitrice nella categoria 'vetture'. È con questa vettura soprannominata 'Dévastation' che Charron aveva moltiplicato le sue imprese in Francia. Il Castello d'Ardenne, proprietà della Corona, da allora fu devastato. A sn, la **Panhard & Levassor Limousine n°5**, arrivata al settimo posto, a cinque ore del vincitore, ma la cosa importante era di finire la corsa, visto che anche l'ultimo riceveva una medaglia e una coppa.

4/ IN FINE, C'È IL CASO INGHILTERRA

Malgrado la Londra-Brighton di 1896 (v.pag.139), il pubblico inglese credeva poco all'automobile se non per i trasporti pubblici o industriali. Del resto la sola competizione nel 1898 fu una seconda 'prova' per mezzi pesanti a Liverpool. Paradossalmente, Sir David Salomons (v.pag.137) continuò ad appassionarsi all'automobile e visto che il suo Paese rendeva l'organizzazione delle corse molto complicata, si consolava seguendo le competizioni straniere, senza privarsi del piacere di criticarle. La pignola burocrazia alla partenza della Parigi-Amsterdam-Parigi gli dette l'occasione per esprimere pubblicamente la differenza dello spirito della regolamentazione latina con quella anglosassone. Dobbiamo riconoscere che alcune verità rimangono invariate:

'In Francia, il Governo ha fatto di tutto per il pubblico come se non fosse in grado di comminare da solo, che fosse per il commercio con misure protezioniste, per le feste popolari con sovvenzioni o per l'automobile con esami per le vetture e patenti per i conducenti... Queste assurde restrizioni hanno come conseguenza che l'individuo si sente esonerato da ogni responsabilità quanto a rispetto dell'ordine.'

In Inghilterra, ci sono alcune regole generali allo scopo di impedire che l'automobile diventi un pericolo pubblico, ma il fatto che in caso di incidente il proprietario sia responsabile dei danni, è sufficiente per responsabilizzarlo. A parte questo, si è assolutamente liberi: nessun esame, nessuna patente di guida. Il cittadino è quindi lasciato a sé stesso e fa del suo meglio per mantenere l'ordine, invece di aspettare che altri lo mantengano al posto suo....'*

*L'autore di queste righe non ha mai dovuto sostenere un esame per una patente di guida, né per vetture, né per camion, essendo il Belgio uno degli ultimi Paesi europei che ne hanno fatto a meno fino al 1977.

VALBRUNA

Stainless Steels, Nickel Alloys & Titanium Long Products



Squares



Rebar



Wire

Ingots



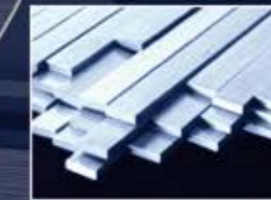
Rounds



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

IL MONDO BERETTA NEL CUORE DI **MILANO**.

RAINERDESIGN.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