

LA FRECCIA ROSSA



TUTTE LE NOTIZIE DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE





VILLA TRASQUA

OFFICIAL WINE

1000
MIGLIA

L'INNOVAZIONE DELLA TRADIZIONE



Villa Trasqua non è solo un **vino**, ma un' **esperienza** che affonda le sue radici nel cuore della Toscana. Con esperienza ed attenzione per le **uve** coltivate **biologicamente**, Villa Trasqua si impegna costantemente nel trovare l'equilibrio fra tradizione e modernità per dare valore aggiunto ad una storia antica come quella del Chianti Classico.



Località Trasqua - 53011 Castellina in Chianti (SI) - Tel: +39 0577 74 30 75
Email: info@villatrasqua.it - www.villatrasqua.it - SEGUICI SU   





Ogni **CASA** è **POSSIBILE**

Scopri insieme a un nostro specialista mutui
come ingrandire il tuo nido in un battito d'ali.

**E puoi vincere una delle 200 carte regalo IKEA
da 2.000 euro per arredare la tua nuova casa.**



in filiale



ubibanca.com



800.500.200

UBI  **Banca**
Fare banca per bene.

Mutui offerti dalle Banche del Gruppo UBI Banca (esclusa IWBanck) per acquisto, costruzione e ristrutturazione di immobili a uso abitativo in province con almeno una filiale. Concessione del mutuo soggetta all'approvazione della Banca erogante. Possibile richiesta di garanzie. Per le condizioni economiche e contrattuali (inclusi tassi, limiti di età e di durata per le diverse tipologie di mutuo) si rinvia a quanto indicato nelle "Informazioni generali sul credito immobiliare offerto a consumatori" disponibili in filiale e su ubibanca.com. Concorso "Ogni casa è possibile" promosso congiuntamente dalle Banche del Gruppo UBI Banca (esclusa IWBanck). Partecipazione dal 13/11/17 al 31/1/18. Estrazioni entro il 28/2/18. Il concorso è rivolto a consumatori maggiorenni che, nel periodo sopra indicato, abbiano richiesto, in filiale o, per la sola UBI Banca, tramite lo Specialista Remoto Mutui, un nuovo mutuo ipotecario, inclusa l'eventuale surroga del mutuo in essere presso altra banca, fornendo tutta la documentazione necessaria per l'istruzione della pratica, a condizione che il mutuo venga erogato. Premi in palio: n. 200 carte regalo IKEA del valore di € 2.000,00 cad. Montepremi € 400.000,00. Ciascun cliente partecipa all'estrazione una volta per ciascun mutuo validamente richiesto, pur potendosi aggiudicare al massimo un solo premio. Regolamento completo disponibile su ubibanca.com.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

Rivista del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Esce quando necessario
n. LV - Dicembre 2017

Direzione Editoriale: Paolo Mazzetti

Testi: Daniele Bonetti, Dino Brunori,
Dominique Cruyt, Stefano Consoli

Segreteria di redazione: Alessia Benetti

Fotografie: Luigi Cocca, Roberto Deias, Franco
Lucini, Berto Falzone-Official Photographer,
Samuele Maestranzi, Susanna Serri

Impaginazione e Stampa:
CDS Graphica srl - Brescia

Club Mille Miglia Franco Mazzotti
c/o Automobile Club Brescia
Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia
Tel. 030 2397322 - Fax 030 2397322

Redazione:
frecciarossa@clubmillemiglia.eu

Pubblicità: pressoffice@brmm.it

In copertina:

*Alla Coppa Franco Mazzotti 2017,
la Bentley 3 Litre di Hans Hulsbergen.*

SOMMARIO n° 55 Dicembre 2017

Editoriale Coppa Franco Mazzotti Un successo che viene da lontano	3	La scomparsa di un campione Massimo Natili	43
Assemblea del Club di maggio Tributo ai Fondatori	4	Addio a Renato Salvetta	47
Il Club Mille Miglia in Piazza Vittoria La nostra Club-House punto di riferimento	7	Drivers Parade all'Autodromo di Monza Il Club Mille Miglia al Gran Premio d'Italia	50
Mille Miglia 2017 In cinquantacinque alla trentacinquesima edizione	14	Scuderia Brescia Corse Correva l'anno 1967 Brescia Corse cinquanta anni fa	55
UBI Banca Una stagione ricca di successi per il team UBI Banca	27	Raid dell'Etna 2017 Festa del ventennale con il sole ed il mare di Sicilia	58
#MIGLIASOLIDALI2017: la Mille Miglia solidale promossa da UBI Banca per AIRC	29	NANOBIOTECH Rivoluzione nanotecnologica per l'auto	62
Mille Miglia 2018 Quattro tappe con partenza il mercoledì	33	Nuovo record di iscritti Coppa Franco Mazzotti 2017 terza gara d'Italia per numero di iscritti	66
Brescia, la Mille Miglia tra la gente Concorso fotografico Bruno Boni Mille Miglia 2017	38	L'automobile: sostenibilità di un sogno Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione	166



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





COPPA FRANCO MAZZOTTI

UN SUCCESSO CHE VIENE DA LONTANO

Cari Amici,

lo leggerete tra qualche pagina: la nona edizione della Coppa Franco Mazzotti è stata, senza falsa modestia, un autentico successo. Le 148 vetture iscritte, tutte di grande qualità, hanno reso la nostra corsa la terza in Italia per numero di partecipanti, dopo Mille Miglia e GP Nuvolari. Si tratta di un risultato che, per essere mantenuto, richiede impegno, investimenti e potenziamento di una struttura fino ad oggi assai contenuta. Un successo che, di fatto, ci ha posto di fronte a un bivio: continuare sulla strada della crescita oppure fare un passo indietro, tornando a una dimensione meno impegnativa.

Nei giorni seguenti la corsa, ho pensato molto a cosa fare, confrontandomi con le due persone che si sono maggiormente impegnate nell'organizzazione della Coppa Mazzotti, Max Bontempi, presidente dell'ASD CLUB MM (la struttura che il Club Mille Miglia ha costituito per gestire gli eventi) e Giuseppe Cherubini, vicepresidente del Consiglio di Gestione del Club. Atteso che, come sempre, con i due amici citati corre la massima sintonia d'intenti, la risposta ai miei dubbi me l'ha però fornita una terza persona, seppur non a voce.

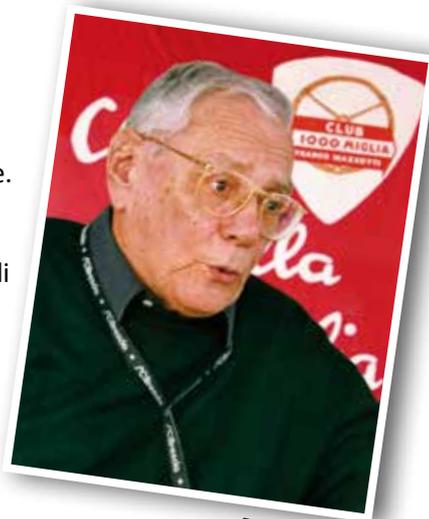
Nell'estate del 2009, fui chiamato da Raoul Patrizi, da venticinque anni Segretario Generale del Club Mille Miglia. Raoul aveva ideato la Coppa Franco Mazzotti e ci stava alacramente lavorando, quando fu sorpreso dalla malattia che pochi mesi dopo l'ha portato via. Raoul era amico e coetaneo di mio padre e mi trattava burberamente come un figlio, cosa che provocava spesso tra noi due accese "divergenze di opinioni", subito risolte dal profondo rispetto ed affetto reciproco.

Fu così che mi incaricò di portare a termine l'organizzazione della sua gara, prevista il 17 ottobre. Per quel giorno, avevamo deciso di andare a prenderlo, per consentirgli di assistere almeno alla partenza: non fu possibile, perché Raoul morì proprio la sera prima, nel giorno del suo compleanno.

Quella mattina, sgomenti, eravamo indecisi su cosa fare: Alfredo Coppellotti, oggi Presidente del Club, affermò che senza dubbio Raoul avrebbe voluto che la corsa fosse disputata, non essendo certo un tipo da fare un passo indietro. Qualche giorno dopo, Giannino Marzotto mi chiamò a sostituirlo come segretario del Club. Ecco, mi sono chiesto cosa avrebbe fatto Raoul Patrizi per la corsa da lui inventata; la risposta è stata facilissima, scontata direi: uno che aveva organizzato grandi gare, come il Rally Mille Miglia, sarebbe andato avanti, orgoglioso di come la sua invenzione stia crescendo ogni anno di più.

E così faremo noi, anche per onorare la memoria non solo di Raoul Patrizi, ma pure quella di tanti valenti amici che quest'anno ci hanno lasciato, come il grande Massimo Natili, o Renato Salvetta che, con la 1900 con la quale corse la Mille Miglia del 1957, era presente a quella prima Coppa Mazzotti del 2009. E anche per ricordare un altro caro amico, il primo straniero a partecipare alla Coppa Mazzotti, Geert Van de Velde, scomparso a soli 51 anni.

Restate con noi, la Coppa Franco Mazzotti 2018 vi sorprenderà.



Raoul Patrizi



Geert Van de Velde

*cordialmente,
Paolo Mazzotti*



VITA DI CLUB

ASSEMBLEA DEL CLUB DI MAGGIO

TRIBUTO AI FONDATORI

Come tradizione, in occasione dell'assemblea tenuta lo scorso marzo nella sala del Museo Mille Miglia ricavata nell'ex chiesa di San Paterio, sono stati presentati i nuovi soci ammessi al Club.

A ricevere le insegne del Club è stato Gianmario Fontanella, mentre per altri tre soci l'investitura è stata rinviata all'assemblea di dicembre.

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. II





UB
MIGLIA
MAZZOTTI

Gianmario Fontanella riceve l'investitura quale nuovo socio del Club Mille Miglia da Nicola Fabiano e Mario Omati





**RUBINETTERIE
BRESCIANE**



VALPRES VALBIA



**Acceleriamo il futuro,
partendo dalla storia.**

APPUNTAMENTO IN PIAZZA DELLA VITTORIA

LA NOSTRA CLUB-HOUSE PUNTO DI RIFERIMENTO

soci ed amici hanno
sostato per degustare
i prodotti del territorio
bresciano

IL CLUB MM IN PIAZZA VITTORIA

COME OGNI ANNO, PIÙ DI OGNI ANNO: ANCHE IN QUESTA EDIZIONE LA CLUB-HOUSE DEL CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI È STATA DECISAMENTE QUELLA PIÙ FREQUENTATA DEL VILLAGGIO MILLE MIGLIA ALLESTITO COME DI CONSUETO IN PIAZZA VITTORIA.



I due ex rivali in F1, Jean-Pierre Jarier e Arturo Merzario, intervistati da Max Bontempi



Una copia della Freccia Rossa è stata omaggiata a tutti i concorrenti della Mille Miglia



Al'interno della struttura, i soci del Club, gli amici e alcuni piloti di spicco della Freccia Rossa hanno potuto scambiare quattro chiacchiere gustando alcune specialità del territorio, con i vini di Franciacorta e il salame di Montisola in testa, approfittando della consueta atmosfera conviviale, rendendo più piacevole la passerella di attesa per la tradizionale punzonatura nella piazza cittadina. Una bellissima tradizione che ogni anno si rinnova, nello spirito più autentico della "corsa più bella del mondo". **||**



Il Presidente del Club Mille Miglia Alfredo Coppellotti



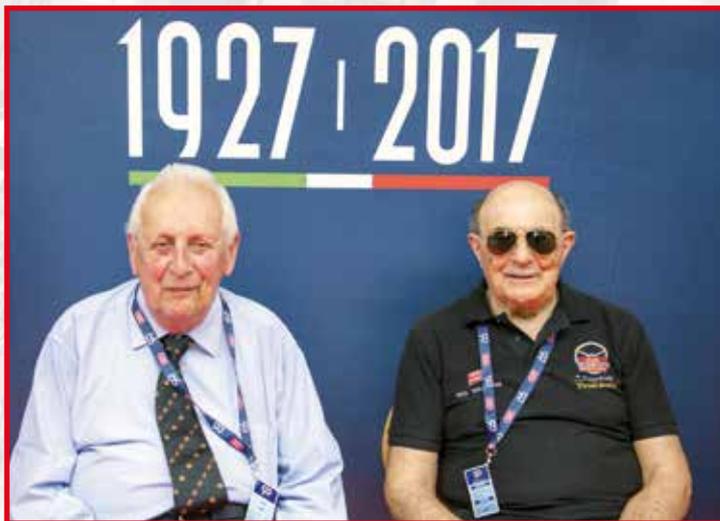
Patrizia Sbardolini e Giorgio Taglietti

PATROCINI

MEDIA PARTNER



Il Presidente di ACI Brescia Piergiorgio Vittorini abbraccia i due consiglieri di 1000 Miglia Srl, Simona Pezzolo De Rossi e Vittorio Pedrali, al fianco di Valerio Marinelli



Sopra:
Arturo e Nilla Cavalli

Sopra a destra:
I due Presidenti,
Mario Omati e
Alfredo Coppellotti



Sotto:
Paolo Mazzetti,
Donato e Alessia
Benetti con Ugo
Gussalli Beretta





Sopra: Il Colonnello Pilota Davide Re, Daniela Bertozzi, Adriana Vignoni, Valerio Marinelli, Diego Costantini e Max Bontempi



A sinistra: Massimo Amenduni Gresele e Fabrizio Vicari

Sotto: Maria Angela e Giuseppe Cherubini, il Generale Roberto Campisi della Polizia Stradale, con la moglie, e Cristiana Cherubini





In alto da sinistra:
Maria Gaburri intervistata da Luana Vollero

Il Presidente di 1000 Miglia Srl, Aldo Bonomi, Ugo Gussalli Beretta e Flavio Gandolfi

A destra:
John e Rutger Houtkamp



Sopra da sinistra:
Ivana Cattazzo e Sabrina Bignotti

Dettagli di Mille Miglia nel look di Antonella Rebuffoni

A sinistra:
Hans Hulsbergen e Nicola Fabiano

Emanuela Braghini Bontempi





Sopra:
Tre generazioni della famiglia Houtkamp: nonno John, babbo Rutger e mamma Silvia Marini, con la piccola Sofia.

A lato:
Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti

Da sinistra: Simona Pezzolo De Rossi, Davide Re, Piergiorgio Vittorini, Vittorio Pedrali, Giovanna e Gian Piero Belussi e Max Bontempi





Specialista nelle costruzioni sportive,
con oltre *500* impianti sportivi completi realizzati

MAST Sport è la divisione sportiva dell'omonimo gruppo che si occupa
di costruzioni edili. Per maggiori informazioni visita

www.mastsport.it
www.mastgruppo.it

Flero, Brescia. Dal 1991

MAST ha stipulato partnership esclusive che testimoniano
l'impegno di tutto il gruppo nella ricerca della qualità





I NOSTRI SOCI ALLA

MILLE MIGLIA 2017

IN CINQUANTACINQUE ALLA TRENTACINQUESIMA EDIZIONE

SONO STATI 55 I SOCI DEL CLUB MILLE MIGLIA CHE LO SCORSO MAGGIO HANNO PRESO IL VIA DA VIALE VENEZIA PER PARTECIPARE ALLA MILLE MIGLIA 2017. OLTRE A LORO, PER RESTARE IN UN AMBIENTE QUASI FAMILIARE, C'ERANO ANCHE 26 EQUIPAGGI (11 DEI QUALI GIÀ CONTEGGIATI COME SOCI DEL CLUB) DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE, UNA REALTÀ SEMPRE MOLTO VICINA AL NOSTRO CLUB, CHE IN QUESTE PAGINE NE OSPITA IL NOTIZIARIO. IN TOTALE, QUINDI TRA CLUB E SCUDERIA, IN QUESTE PAGINE TROVERETE FOTOGRAFIE DI 66 NOSTRI AMICI, A BORDO DI 57 VETTURE.





Mark Hulsbergen e Hans Hulsbergen,
BENTLEY 3 LITRE



Lorenzo Turelli e Mario Turelli, O.M. 665 TT



Albert Wetz, ALFA
ROMEO 6C 1750 GS
ZAGATO



- 1. Silvia Marini,
BUGATTI Type 23
- 2. Aberto Riboldi,
O.M. 665 S
- 3. Luigi Carlini,
BUGATTI Type 35 A



Alberto Scapolo
e Roberto Miatto,
O.M. 665 SS MM



4. Bruno Ferrari,
BUGATTI Type 37

5. Giovanni Luca Murru,
B.N.C. 527 MONZA

6. Massimo Amenduni
Gresele e Fabrizio Vicari,
ALFA ROMEO 6C 1500
SS MM

7. Riccardo Cristina,
BUGATTI Type 40

7. Ferruccio Nessi e
Carlo Nessi, RILEY
BROOKLANDS 9HP

9. Raffaella De
Alessandrini De
Neuenstein, CHRYSLER
72 SPORT

Tra aspettative rimaste deluse e piacevoli sorprese è innegabile che per le insegne del Club Mille Miglia la scorsa edizione della Freccia Rossa sia stata senza ombra di dubbio una gara a forti tinte rosa. Nella classifica assoluta la prima presenza del nostro sodalizio è quella di Raffaella De Alessandrini che, navigando Mario Passanante su una Chrysler 72, ha concluso la gara al settimo posto, ottenendo anche il secondo miglior risultato per numero di penalità complessive alle spalle dei vincitori, Andrea Vesco e Andrea Guerini. Per rimanere "in rosa" deve poi essere sottolineato il successo di Maria Gaburri e Luigia Tonolini nella Coppa delle Dame: l'equipaggio Club Mille Miglia-Brescia Corse è riuscito a portare a termine la propria fatica su una Abarth 750 Zagato conquistando un successo inaspettato alla vigilia. Inutile dire che, tra qualche lacrima e l'applauso di tutti i presenti alle premiazioni, il successo è stato dedicato a Roberto Gaburri (padre e marito delle vincitrici), primo presidente di 1000 Miglia Srl nonché consigliere del nostro Club. »





10

10. Alex Von Mozer, LANCIA LAMBDA VIII SERIE

13. Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti, ALFA ROMEO 6C 1750 GRAN SPORT

11. Bruno Marini, BUGATTI Type 40

14. Arturo Merzario, ALFA ROMEO 6C 2300 MILLE MIGLIA

12. Carlo Incerti, FIAT 514 COPPA DELLE ALPI



11

Altri soci del Club hanno ottenuto piazzamenti dei quali comunque andare orgogliosi in una gara tra le più competitive degli ultimi anni: Sergio Sisti su Lancia Lambda ha chiuso al nono posto, davanti ad Alberto Riboldi, tornato alla Mille Miglia guidando una OM 665. Nei primi quindici hanno finito anche Lorenzo e Mario Turelli, su OM 665 TT, appena davanti, quattordicesimi, al duo veneto Roberto Miatto e Alberto Scapolo, pure loro su una OM 665 SS MM.



12

Da ricordare, tra coloro premiati in Piazza Loggia, i nostri soci olandesi John e Rutger Houtkamp, diciottesimi dietro al decano della corsa Giuliano Canè. Nei primi venti ha chiuso anche Riccardo Cristina, su una Bugatti T40 davanti all'equipaggio Gatta-Piccinelli, alfieri della Brescia Corse.

Costretti invece al ritiro, dopo essere stati secondi all'inizio della seconda tappa, sono stati Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti a bordo dell'Alfa Romeo 6C 1750 GS del Museo Alfa Romeo di Arese del gruppo FCA. ■■



13



14



Dominique Cruyt, LANCIA AUGUSTA CABRIOLET



15



16

15. Giulio Felloni,
BUGATTI Type 35 A

16. Mauro Ferrari,
BUGATTI Type 40



17

17. Andrea Giacoppo,
FIAT 508 S BALILLA
COPPA D'ORO





MILLE MIGLIA 2017



18

18. Osvaldo Peli, FIAT 508 S
BALILLA COPPA ORO



19

19. John Houtkamp e Rutger
Houtkamp, LAGONDA M45
RAPIDE



20

20. Luciano Caporali, ALFA
ROMEO 6C 2500 SS



21

21. Massimo Bettinsoli, FIAT
508 S BALILLA COPPA ORO



Tarcisio Bonomi e Simone
Bonomi, BMW 328



22



23



24

22. Arturo Cavalli,
LANCIA LAMBDA TIPO
221 SPIDER CASARO

23. Massimo Ermini,
BMW 328 COUPE'

24. Macko Laquer,
LAGONDA LG 45

25. Matteo Belotti
e Emiliano Monella,
LANCIA APRILIA



25

Ezio Ronzoni, LANCIA
LAMBDA VIII SERIE





26. Mario Boglioli,
MASERATI A6 GCS/53
FANTUZZI

27. Sergio Sisti, LANCIA
LAMBDA TIPO 221 SPIDER

28. Romolo Becchetti e
Fabio Becchetti, MG TB

29. Renato Gnutti e
Benedetta Gnutti,
PORSCHE 356 A 1500 GS
CARRERA

30. Loris Gianotti,
PORCHE 356 1500

31. Gerard Bas, ARNOLT
BRISTOL BOLIDE

32. Mattia Colpani,
PAGANELLI LANCIA 2000
SPORT

33. Enrico Scio e
Martina Scio, MG TB

34. Maria e Luigia
Gaburri, ABARTH FIAT
750 GT ZAGATO

35. Alessia De Angelis,
FIAT-STANGUELLINI
1100 S BARCHETTA ALA
D'ORO

36. Adrian Berry,
BRISTOL 400 FARINA

37. Achille Donati,
S.I.A.T.A. DAINA GRAN
SPORT STABILIMENTI
FARINA

38. Geert Van De Velde,
LAGONDA M45 RAPIDE



27



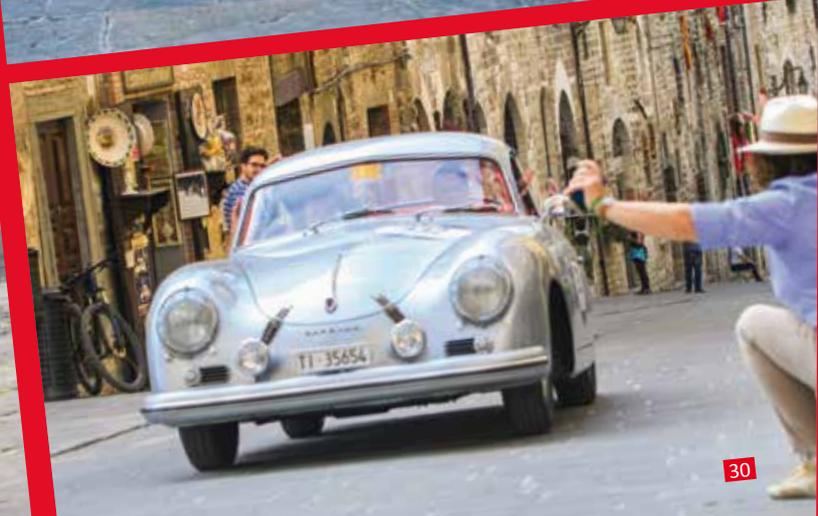
28



26



29



30



31



35



32



36



33



37



34



38

MILLE MIGLIA 2017 EQUIPAGGI CLUB MILLE MIGLIA E BRESCIA CORSE

Pos.	n°	Pilota / Driver	Naz.		Co-pilota / Co-Driver	Naz.		AUTOMOBILE / CAR		Anno/Y.
17°	1	Giuliano Cané	I	CMM	Lucia Galliani	I	--	O.M.	665 SPORT SUPERBA 2000	1927
60°	2	Albert Wetz	L	CMM	Romain Collè	L	--	ALFA ROMEO	6C 1750 SS ZAGATO	1930
242°	3	Mark Hulsbergen	CH	--	Hans Hulsbergen	CH	CMM	BENTLEY	3 LITRE	1923
12°	4	Lorenzo Turelli	I	CMM	Mario Turelli	I	CMM	O.M.	665 TT	1929
14°	6	Alberto Scapolo	I	CMM	Roberto Miatto	I	CMM	O.M.	665 SS MM	1929
10°	7	Alberto Riboldi	I	CMM	Paolo Sabbadini	I	--	O.M.	665 S	1926
Rit.	19	Silvia Marini	I	CMM	Saskia Stoeckelmann	D	--	BUGATTI	TYPE 23	1920
41°	24	Giulio Felloni	I	CMM	Riccardo Felloni	I	--	BUGATTI	TYPE 35 A	1925
40°	25	Luigi Carlini	CH	CMM	Raymond Jennings	GB	--	BUGATTI	TYPE 35 A	1925
20°	31	Marco Gatta	I	BSC	Eugenio Piccinelli	I	BSC	AMILCAR	GCSS	1926
Rit.	32	Bruno Ferrari	I	CMM-BSC	Carlo Ferrari	I	--	BUGATTI	TYPE 37	1927
7°	34	Raffaella De Alessandrini	I	CMM	Mario Passanante	I	--	CHRYSLER	72 SPORT	1927
19°	35	Riccardo Cristina	I	CMM	Sabrina Baroli	I	--	BUGATTI	TYPE 40	1927
43°	36	Arturo Cavalli	I	CMM	Petronilla Pezzotti	I	--	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 CASARO	1927
39°	37	Giovanni Luca Murru	I	CMM	Massimo Destro Castaniti	I	--	B.N.C.	527 MONZA	1927
25°	43	Ezio Ronzoni	I	CMM	Andrea Ronzoni	I	--	LANCIA	LAMBDA VIII SERIE	1928
35°	44	Massimo Amenduni Gresele	I	CMM	Fabrizio Vicari	I	CMM	ALFA ROMEO	6 1500 MM	1928
Rit.	45	Ferruccio Nessi	CH	CMM-BSC	Carlo Nessi	CH	CMM - BSC	RILEY	BROOKLANDS 9HP	1928
167°	46	Alex Von Mozer	NL	CMM	Marco Geertz	NL	--	LANCIA	LAMBDA VIII SERIE	1928
9°	59	Sergio Sisti	I	CMM	Anna Gualandi	I	--	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER	1929
30°	60	Bruno Marini	I	CMM-BSC	Gianfranco Fratus	I	--	BUGATTI	TYPE 40	1929
Rit.	63	Mauro Ferrari	I	BSC	Andrea Ferrari	I	--	BUGATTI	TYPE 40	1929
62°	75	Carlo Incerti	I	CMM	Monica Pellicciari	I	--	FIAT	514 COPPA DELLE ALPI	1931
Rit.	87	Giovanni Moceri	I	CMM	Daniele Bonetti	I	CMM	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN SPORT	1930
Rit.	88	Arturo Merzario	I	CMM	Jean-Pierre Jarier	F	--	ALFA ROMEO	6C 2300 MILLE MIGLIA	1938
375°	92	Luciano Caporali	I	CMM	Daniele Limpido	I	--	ALFA ROMEO	6C 2500 SS	1939
Rit.	97	Norbert Abel	A	--	Franz Steinbecher	A	CMM	S.I.A.T.A.	FIAT 508 BALILLA SPORT	1933
23°	106	Oswaldo Peli	I	CMM-BSC	Francesco Peli	I	--	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1934
18°	108	John Houtkamp	NL	CMM	Rutger Houtkamp	NL	CMM	LAGONDA	M45 RAPIDE	1934
33°	110	Massimo Bettinsoli	I	CMM-BSC	Daniele Peli	I	--	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1934
Rit.	116	Dominique Cruyt	B	CMM	Julie Cruyt	B	--	LANCIA	AUGUSTA CABRIOLET	1934
127°	121	Geert Van De Velde	NL	CMM	Nicole Paulus	NL	--	LAGONDA	M45 RAPIDE	1935
29°	123	Andrea Giacoppo	I	CMM	Daniela Grillone Tecioiu	I	--	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1933
90°	128	Macko Laqueur	NL	CMM	Rob Brouwer	NL	--	LAGONDA	LG 45	1936
45°	135	Tarcisio Bonomi	I	BSC	Simone Bonomi	I	BSC	BMW	328	1939
Rit.	140	Massimo Ermini	I	CMM	Lapo Ermini	I	--	BMW	328 COUPÉ	1937
333°	141	Matteo Belotti	I	CMM	Emiliano Monella	I	CMM	LANCIA	APRILIA	1937
27°	147	Enrico Scio	I	CMM-BSC	Martina Scio	I	BSC	MG	TB	1939
66°	151	Romolo Becchetti	I	CMM	Fabio Becchetti	I	CMM	MG	TB	1939
Rit.	163	Gianfranco Mazzola	I	--	Alessio De Angelis	I	CMM	FIAT-STANGUELLINI	1100 S ALA D'ORO	1947
109°	191	Adrian Berry	GB	CMM	Hannah Goodman	GB	--	BRISTOL	400 FARINA	1949
315°	206	Giuseppe De Angelis	I	CMM	Vincenzo Marini Marini	I	--	GIAUR	750	1950
64°	227	Filippo Tanfoglio	I	--	Mattia Colpani	I	BSC	PAGANELLI	LANCIA 2000 SPORT	1951
Rit.	242	Achille Donati	I	CMM-BSC	Patrizia Verzeletti	I	--	S.I.A.T.A.	DAINA GS	1952
50°	246	Flavio Gandolfi	I	CMM-BSC	Giacinto Savoldi	I	--	S.I.A.T.A.	DAINA GS	1952
327°	290	Franco Indaco	I	CMM	Simone Massarelli	I	--	LANCIA	AURELIA B20 GT 2500 III SERIE	1953
42°	326	Mario Boglioli	I	BSC	Enrica Pezzia	I	--	MASERATI	A6 GCS/53 FANTUZZI	1954

Pos.	n°	Pilota / Driver	Naz.		Co-pilota / Co-Driver	Naz.		AUTOMOBILE / CAR		Anno/Y.
68°	332	Loris Gianotti	CH	CMM	Mauro Capiaghi	CH	--	PORSCHE	356 1500	1954
357°	361	Giulio Olivini	I	BSC	Graziella Santangelo	I	--	ARNOLT	BRISTOL BOLIDE	1954
Rit.	377	Gerard Bas	NL	CMM	Lieven Goeman	B	--	ARNOLT	BRISTOL BOLIDE	1955
262°	379	Giordano Gnutti	I	--	Stefania Gnutti	I	BSC	TRIUMPH	TR 3 SPORTS	1955
46°	391	Quirino Gnutti	I	BSC	Carlo Bajetti	I	--	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955
132°	414	Maria Gaburri	I	CMM-BSC	Luigia Gaburri	I	--	ABARTH	FIAT 750 GT ZAGATO	1957
372°	428	Mario Tomasoni	I	BSC	Annamaria Morandi	I	--	COOPER	JAGUAR SPORT	1956
48°	437	Renato Gnutti	I	BSC	Benedetta Gnutti	I	BSC	PORSCHE	356 A 1500 GS CARRERA	1956
55°	440	Vincenzo Bricchetti	I	BSC	Lorenzo Bricchetti	I	--	STANGA	750 S	1956
77°	1M	Ten. Gen. Mario Righele	I	CMM	V.F Renato Reggani	I	--	ALFA ROMEO	1900 AR 51 "MATTÀ"	1952

Giulio Olivini, ARNOLT BRISTOL BOLIDE



Vincenzo Bricchetti, STANGA 750 S



Flavio Gandolfi,
S.I.A.T.A. DAINA
GRAN SPORT
STABILIMENTI
FARINA



Giuseppe De Angelis, GIAUR 750 S



MILLE MIGLIA 2017



39

39. Franz Steinbecher, S.I.A.T.A
FIAT 508 BALILLA SPORT



40

40. Franco Indaco, LANCIA AU-
RELIA B20 GT 2500 III SERIE



41



42



43

42. Mario Tomasoni, COOPER
JAGUAR SPORT

43. Ten. Gen. Mario Rigele,
ALFA ROMEO 1900 AR 51
"MATTÀ"



Quirino Gnutti, PORSCHE
356 1500 SPEEDSTER

UBI  Banca

UNA STAGIONE RICCA DI SUCCESSI PER IL TEAM UBI BANCA

Per il decimo anno consecutivo UBI Banca è stata Trophy Sponsor della Mille Miglia 2017, la corsa più bella del mondo: un'occasione unica per ammirare automobili storiche di rara bellezza, una delle icone più prestigiose e rappresentative dell'automobilismo italiano, che ha vinto il tempo e promuove l'immagine di Brescia e dell'Italia nel mondo.

Un'eccellenza tutta italiana, che ha regalato momenti indimenticabili, come il rinnovato trionfo dei bresciani **Andrea Vesco e Andrea Guerini – team UBI Banca** – che alla guida di un'Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato del 1931 hanno tagliato il traguardo in Viale Venezia. Un equipaggio bresciano di assi pigliatutto! »



Premiazione Mille Miglia 2017: il duo Vesco-Guerini nel Team UBI Banca si aggiudica l'omonimo trofeo consegnato da Stefano Vittorio Kuhn, Direttore Macro Area Territoriale Brescia e Nord Est di UBI Banca



UBI BANCA



Joe Bastianich, alla Mille Miglia 2017 nel Team UBI Banca, con Stefano Vittorio Kuhn

Per celebrare il mito della corsa più bella del mondo UBI Banca ha lanciato sul mercato Hybrid 1000 Miglia, la nuova carta di credito dedicata a tutti gli amanti dei motori e delle tradizioni italiane, che offre la libertà di scegliere se rimborsare il saldo in un'unica soluzione, oppure rateizzare in autonomia le singole spese, "anche tramite *app* Qui UBI Banking e UBI Pay e attraverso *l'internet banking* Qui UBI, in pochi click, in meno di un minuto. I singoli acquisti possono essere rateizzati in autonomia in 3, 5, 10, 15, 20, 25 rate mensili, fino al penultimo giorno lavorativo del mese, senza coinvolgere l'esercente presso il quale è stata effettuata la spesa. L'importo delle commissioni delle rateizzazioni è prestabilito ed indicato in euro al mese, separatamente rispetto alla rata.

Hybrid 1000 Miglia è disponibile fino al 31 dicembre 2017 in tutte le Filiali di UBI Banca. Maggiori dettagli online su www.ubibanca.com/milemiglia.

Brescia, Villaggio Mille Miglia 2017 per la tradizionale punzonatura delle autovetture



UBI  Banca

#MIGLIASOLIDALI2017: la Mille Miglia solidale promossa da UBI Banca per AIRC

All'edizione 2017 della corsa più bella del mondo si è affiancata una corsa speciale: la gara di solidarietà **#MIGLIASOLIDALI2017**, promossa da UBI Banca a sostegno dell'Associazione Italiana per la Ricerca sul Cancro.

UBI Banca, Trophy Sponsor della Mille Miglia 2017, 1000 Miglia srl, AliSolidali Bonera Group e il Comando del Sesto Stormo dell'Aeronautica Militare di Ghedi sono "scesi in pista" per contribuire alla ricerca scientifica sui tumori pediatrici, condotta dai ricercatori finanziati da AIRC per individuare nuove cure per i piccoli pazienti. Sulla Mercedes Ali di Gabbiano di Bonera Group con un testimonial di tutta eccezione, il Colonnello Davide Re, comandante dei Diavoli Rossi dell'Aeronautica Militare di Ghedi. »



Aerobase di Ghedi: la splendida charity car "AliSolidali" per #MigliaSolidali2017



Testimonial d'eccezione di Miglia Solidali 2017: Joe Bastianich e il Colonnello Davide Re, Comandante dei Diavoli Rossi. Con Maria Bussolati Bonera e Daniela Bertozzi

Grazie alla generosità dei sostenitori, e all'impegno condiviso tra le parti, sono stati raccolti oltre 62 mila euro che sono stati destinati al finanziamento della ricerca oncologico pediatrica condotta da AIRC.



Carolyn Smith, portavoce di AIRC per Miglia Solidali 2017

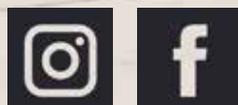


Progetti di
Social Responsibility

*“Una nuova sfida
che nasce da una storica passione.”*



alisolidali
Bonera Group



boneragroup.it/social-responsibility

UN BEL CORPO

d'imballo

Se l'immagine che avete di noi può apparire divertente, è perché affrontiamo i nostri impegni con **serietà**, da professionisti alla ribalta da oltre 50 anni, ma sempre animati dall'arte "**d'imballare**" e dalla voglia di esprimere la passione per il lavoro che sviluppiamo con voi. Ecco quindi il nostro "**corpo d'imballo**", un **team** capace di supportare con **efficienza**, **capacità** e **dinamismo** le vostre esigenze.



GB GNUDI BRUNO spa

**PACKAGING EXPERIENCE
SINCE 1965**

GB Gnudi Bruno SpA
via e. masi 9 - 40137 bologna (italy)
t +39.0514290611 - f +39.051392376
www.gbgnudi.it - info@gbgnudi.it



16-19 MAGGIO

MILLE MIGLIA 2018: QUATTRO TAPPE CON PARTENZA IL MERCOLEDÌ

NOVANTUNO ANNI DOPO LA PRIMA DELLE VENTIQUATTRO EDIZIONI DI VELOCITÀ, DISPUTATE DAL 1927 AL 1957, E DELLE TRE CON LA FORMULA DEI RALLY DAL 1959 AL 1961, MERCOLEDÌ 16 MAGGIO 2018 PRENDERÀ IL VIA LA TRENTASEIESIMA RIEVOCAZIONE DELLA MILLE MIGLIA, CHE SARÀ LA SESSANTATREESIMA COMPETIZIONE AUTOMOBILISTICA CARATTERIZZATA DALLA FRECCIA ROSSA.

La data, come da tradizione, anticipa di una settimana il Gran Premio di Monaco di Formula Uno. 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 2018, proseguendo con la medesima filosofia, sono state apportate alcune variazioni al tracciato.

Anche nel 2018, la Mille Miglia sarà disputata in quattro tappe, per altrettante giornate ma, importante novità, la corsa - anziché il giovedì - per la prima volta prenderà il via un giorno prima, mercoledì 16, e tornerà in Viale Venezia nel pomeriggio di sabato 19 maggio. »

Il sindaco di Brescia, on. Emilio Del Bono, accoglie gli ospiti alla presentazione della Mille Miglia 2018, nel Salone Vanvitelliano di Palazzo Loggia



MILLE MIGLIA 2018



Il Presidente di 1000 Miglia Srl, Aldo Bonomi

Poco più tardi, sul palco di Piazza della Loggia, le premiazioni della gara saranno il primo evento della lunga Notte della Mille Miglia. La prima tappa, con partenza nel primo pomeriggio di mercoledì 16 maggio, dopo il passaggio a Desenzano e Sirmione, al Parco Sigurtà di Valeggio Sul Mincio, e a Mantova, Ferrara e Comacchio, si concluderà a Cervia-Milano Marittima.

Il giorno dopo, giovedì 17 maggio, dopo i passaggi a Pesaro e nella Repubblica di San Marino la sosta ad Arezzo per il pranzo e l'attraversamento di magnifiche località come Cortona e Orvieto, la seconda tappa porterà le vetture a Roma, per la consueta passerella notturna nell'Urbe, tanto gradita dai concorrenti e dal pubblico.

Venerdì 18, il percorso dalla capitale resterà pressoché invariato fino a Siena.

Tra le novità dell'edizione 2018, ci saranno il passaggio a Lucca e lungo la Versilia. Terminati i lavori di ripristino dell'antica strada, la Mille Miglia potrà finalmente percorrere il tratto dell'edizione del 1949, tra Sarzana e il Passo della Cisa.

Comprese le edizioni rievocative, il 1949 fu l'unico anno nel quale la Freccia Rossa valicò la Futa: quello del 2018 anno sarà quindi un ritorno atteso 59 anni.

La terza tappa sarà conclusa nuovamente a Parma, che gli scorsi anni ha sempre riservato un'entusiastica accoglienza alla Freccia Rossa: da qui, il sabato mattina, la carovana si rimetterà in viaggio verso Brescia, Risalendo da Parma, la lunga carovana della Freccia Rossa attraverserà Lodi, proseguendo verso Nord. Preso atto dell'estremo gradimento sia degli equipaggi sia del foltissimo pubblico,



Giuseppe Cherubini, vicepresidente Comitato Operativo



Il Presidente di ACI Brescia, Piergiorgio Vittorini



Il Vicepresidente di 1000 Miglia Srl, Franco Gussalli Beretta



L'AD di 1000 Miglia Srl, Alberto Piantoni, con Paolo Mazzetti



1000 MIGLIA

1927-2017

16 | 19 MAGGIO | 2018



MILLE MIGLIA 2018



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 iniziata con

il Garda due giorni prima. Ad esclusione di alcuni aggiornamenti attinenti alla sicurezza in gara, per la quale 1000 Miglia Srl ha sempre grandissima attenzione, nessuna novità è invece prevista per quanto concerne il regolamento di gara, che rimane immutato nella parte sportiva, compresi i Coefficienti, »



MILLE MIGLIA 2018

identici allo scorso anno.
Le iscrizioni chiuderanno il prossimo 4 gennaio: compilando schede e dati sul sito www.1000miglia.it, tutti i possessori di una vettura in possesso dei requisiti richiesti potranno presentare la loro candidatura per partecipare alla trentaseiesima rievocazione della "corsa più bella del mondo".

Possono essere iscritte le vetture delle quali

almeno un esemplare sia stato iscritto alla Mille Miglia di velocità (1927-1957), in uno dei modelli presenti nell'elenco delle vetture candidabili, pubblicato sul sito.

Saranno ammesse fino a 450 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 della FIVA Technical Commission. **||**



Le donne di 1000 Miglia Srl: Giulia Gandolfi, Fulvia Loda Gelmini, Elisa Ferrari, Camilla Mattanza, Valentina Alghisi, Lara Rota, Francesca Parolin e Alessandra Bruni



Da sinistra: Paolo Mazzetti, Pierniggiò Vittorini, Il Sindaco Emilio Del Bono, Alberto Piantoni, Aldo Bonomi, Franco Gussalli Beretta e Giuseppe Cherubini



SCUDERIA

—  —

Classiche

AMORE PER LE AUTO SPORTIVE

Consulting

Sales

Restoration

Events

Motorsport



www.scuderiaclassiche.com



CONCORSO FOTOGRAFICO

BRESCIA, LA MILLE MIGLIA TRA LA GENTE

CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI MILLE MIGLIA 2017

LE ISCRIZIONI AL CONCORSO HANNO, ANCHE IN QUESTA QUINTA EDIZIONE, CONSOLIDATO QUELLE DELLO SCORSO ANNO CON 400 CONCORRENTI IN GARA PER ALTRETTANTE FOTOGRAFIE PUBBLICATE SUL SITO DELL'ASSOCIAZIONE E VALUTATE DA UNA COMMISSIONE COMPOSTA DA ESPERTI DI FOTOGRAFIA ED ESPERTI DI MILLE MIGLIA. I CONCORRENTI PROVENIVANO PREVALENTEMENTE DALLA CITTÀ E DALLA PROVINCIA DI BRESCIA, CENTOTTANTA DA OLTRE TRENTACINQUE PROVINCE D'ITALIA (I GRUPPI PIÙ NUMEROSI DA MILANO, BERGAMO, ROMA E LIVORNO), INOLTRE UNA TRENTINA DI STRANIERI PROVENIENTI DA SVIZZERA, GERMANIA, OLANDA, FRANCIA, REGNO UNITO E GRECIA.



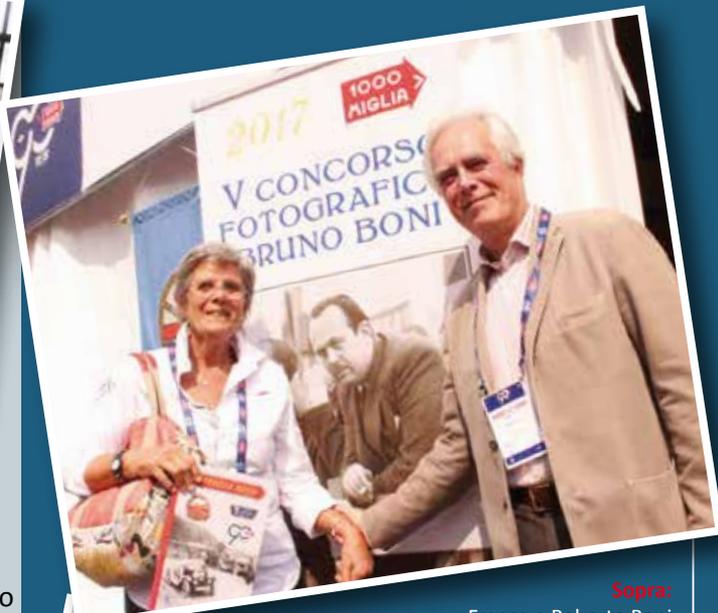
Dall'alto:

Franca Boni premia Cesare Palazzo, Il presidente dell'ACI Vittorini e l'assessore Morelli premiano il vincitore del V Concorso Claudio Garofalo





La realizzazione del Concorso è stata possibile grazie al prezioso contributo del Club Mille Miglia Franco Mazzotti, di 1000 Miglia Srl, ACI Brescia, UBI Banco di Brescia, Photò 19, Nuova Latus Castrol, Anps di Brescia e del Comune di Brescia che ha concesso, oltre al patrocinio, il Salone Vanvitelliano a Palazzo Loggia per la cerimonia di premiazione che si è svolta sabato 17 giugno scorso. Per l'ACI di Brescia, per il secondo anno tra i patrocinatori dell'iniziativa, il presidente Piergiorgio Vittorini ha consegnato al vincitore del concorso una Vittoria alata simbolo della città. Sono intervenuti inoltre Roberto Boni, presidente dell'Associazione, Giuseppe Cherubini del Comitato organizzativo di 1000 Miglia Srl, Paolo Mazzetti, Segretario Esecutivo del Club Mille Miglia Franco Mazzotti con il presidente Alfredo Coppellotti e Franco Lucini organizzatore della manifestazione. A rappresentare il Comune, su delega del Sindaco, l'assessore alla Pubblica Istruzione Roberta Morelli che ha salutato i presenti e illustrato le bellezze della nostra città oltre ad elogiare lo spirito che anima l'associazione nel mantenere in vita il ricordo del compianto Sindaco per sempre Bruno Boni con numeri di adesione sempre maggiori. »



Sopra:
Franca e Roberto Boni
in piazza della Vittoria





1° CLASSIFICATO: Claudio Garofalo di Brescia - "Mille Mani"

QUESTA LA CLASSIFICA FINALE:

1° Classificato: Claudio Garofalo di Brescia

2° Classificato: Rossana Pellegrino di Brescia

3° Classificato: Enrico Prandoni di Bergamo

4° Classificato: Luca Ferrari di Parma

5° Classificato: Daniele Anderloni di Botticino (BS)

6° Classificato ex aequo:

- Luca Ruffoli di Piombino (LI)
- Matteo Mazzoli di Sarezzo (BS)
- Riccardo Palazzani di Brescia
- Massimo Alfano di Rovato (BS)
- Paolo Pucciani di Collesalveti (LI)
- Andrea Pagani di Campiglia Cervo (BI)
- Luca Vangelisti di Campiglia Marittima (LI)
- Annalisa Colantonio di Brescia
- Renato Roberti di Lonato del Garda (BS)
- Giovanni Mingardi di Passirano (BS)

VINCITORE "COPPA BRUNO BONI"
(deciso dalla Famiglia Boni e dall'Associazione)
Cesare Palazzo di Brescia

**VINCITORE PREMIO
PER IL PRIMO CLASSIFICATO
DEL CLUB FRANCO MAZZOTTI**
Luigi Angelo Cocca di Lumezzane (BS)



2° CLASSIFICATO: Rossana Pellegrino di Brescia - "Insegnando a sognare"



3° CLASSIFICATO: Enrico Prandoni di Bergamo
"1000 Miglia sempre giovani"



5° CLASSIFICATO:
 Daniele Anderloni di Botticino (BS)
"Passaggio in Corso Zanardelli"



4° CLASSIFICATO: Luca Ferrari di Parma
"Pilota e appassionati controllano il motore dopo la fatica"



Vincitore "Coppa Bruno Boni" Cesare Palazzo di Brescia - *"Selfie"*

**1000
 MIGLIA**

Tutte le immagini
 partecipanti
 al concorso
 sono pubblicate
 sul sito

www.brunoboni.it



CONCORSO FOTOGRAFICO



Home system, daily inspired



Flagship store Gioia8
via M.Gioia 6/8, Milano

novamobili.it

NOVAMOBILI



LA SCOMPARSA DI UN CAMPIONE

MASSIMO NATILI

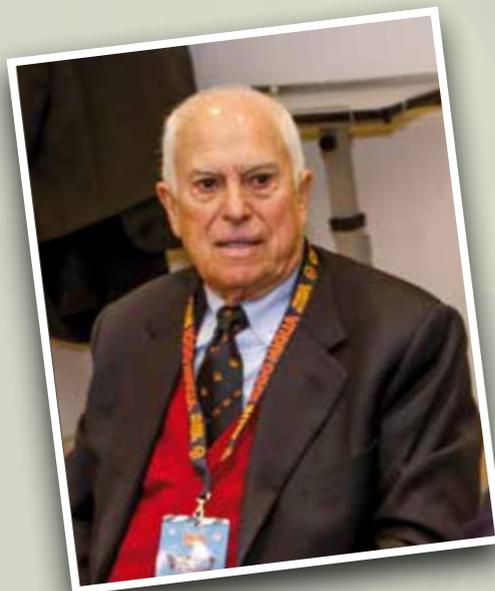
Consigliere del Club

QUANDO, ORMAI VENT'ANNI ORSONO, DIVENTAI IL PRIMO SOCIO NON FONDATORE DEL CLUB MILLE MIGLIA, TRA I PERSONAGGI CHE PIÙ MI AFFASCINARONO CI FU MASSIMO NATILI. OLTRE CHE GRANDE PILOTA, FU CAMPIONE ITALIANO, E PRESTIGIATORE ABILISSIMO, NEGLI ANNI NOVANTA E PRIMI DUEMILA DIVENNE CELEBRE COME "AUTISTA DELLE DIVE", PERCHÉ OGNI ANNO DISPUTAVA LA MILLE MIGLIA IN COMPAGNIA DI UNA SPLENDIDA DONNA, ATTRICE O SOUBRETTE CHE FOSSE. DA QUANDO SMISE DI ISCRIVERSI, CI ASPETTAVA NELLA SUA VITERBO PER UN CAFFÈ MENTRE PASSAVA LA FRECCIA ROSSA. PER RICORDARLO, PUBBLICHIAMO UN TESTO TRATTO DAL LIBRO CHE RACCONTA LE SUE GESTA, A FIRMA DI GENNARO FORGIONE. CIAO MASSIMO, QUEL CAFFÈ MI MANCHERÀ.

Paolo Mazzetti

Un leone sempre giovane: Massimo Natili

Fascino romantico dei fantastici anni Sessanta. A testimoniare quel periodo irripetibile ci sono rimaste le classiche sportive dalle morbide linee ancora attuali, quelle che decretarono il successo del "design" italiano nel mondo. Ma dei grandi protagonisti di quegli anni pochi sono rimasti in vita, quelli risparmiati all'altare sacrificale di un agonismo sportivo esasperato che mieteva tante vittime. Si era compiuto il ciclo dei grandi assi del volante e molti giovani leoni cercavano di farsi largo rischiando oltre ogni limite. Era sempre bagarre, lotta all'ultimo sangue nelle formule minori per mettersi in vista ed arrivare ad una scuderia vincente.



Sogno ambito da tutti era naturalmente la Ferrari. Ma per approdare alla corte del Commendatore, sempre vigile ed attento nella ricerca di nuovi talenti, bisognava avere coraggio, spirito di sacrificio, sensibilità al limite del rischio.

Per Massimo Natili, uno dei migliori piloti degli anni Sessanta e tra i pochi miracolosamente sopravvissuti a quel periodo funestato da tanti incidenti questo sogno svanì proprio mentre stava per realizzarsi. Enzo Ferrari che lo aveva notato e lo seguiva vide in quel giovane pilota viterbese la grinta del grande Nuvolari che lo aveva sempre affascinato. Per questo motivo lo convocò a Maranello per ingaggiarlo, anche se in quel momento spiccavano tanti altri valenti giovani emergenti come Bandini e Baghetti. Sarebbe stato impiegato già per la domenica successiva per il Gran Premio di Pescara che avrebbe corso in coppia con Giorgio Scarlatti ed una Sport lo spettava per le prove. Ma il sogno svanì presto a causa di un banale incidente stradale sulla Cassia causato dal colpo di sonno di un camionista, proprio mentre si recava a Maranello a fumare il contratto.

Sei mesi di ospedale per il povero Massimo, un periodo molto lungo per rientrare nel giro, una opportunità raccolta dal povero Bandini che poi avrebbe trovato una tragica fine »



nell'incidente di Montecarlo. Natili si riprese, continuò a correre, a vincere con le Sport, le Turismo, la F3 con l'agonismo e l'impegno di sempre in quella durissima lotta che era vitale per la sopravvivenza dei piccoli costruttori come Giannini, Taraschi, De Santis, Benzoni. Ma ormai la grande occasione era passata perché a quell'epoca il mondo coniugava unicamente il verbo Ferrari non essendo ancora apparsi gli imprendibili inglesi con i loro rivoluzionari telai. Oggi Massimo può raccontare la sua storia e si ritiene fortunato per essere sopravvissuto.

È un maturo ed appagato imprenditore di successo, con la gioia di vivere e senza rimpianti per quelle alte vette dell'olimpico dei grandi campioni del volante che il caso non gli ha consentito di raggiungere. Ha sempre la grinta e l'entusiasmo degli anni giovanili e frequenta il mondo delle auto storiche nelle gare di regolarità dove è conteso, corteggiato per la sua simpatia da tante avvenenti navigatrici del mondo dello spettacolo che fanno a gara per accompagnarlo. I suoi occhi si inumidiscono e si velano di malinconia e si commuove solo quando pensa ai cari amici scomparsi in tanti tragici incidenti o quando ricorda i maestri come Taruffi di cui fu l'allievo prediletto, la bonomia di De Santis, il Sor Gino, sulla cui monoposto a Monza riuscì nel '62 a sfuggire miracolosamente al rogo per l'incidente del '61 causato dallo scoppio di un pneumatico. Ricorda Geky Russo, l'amico fraterno che vide morire in gara nel tragico

incidente di Caserta, ed anche il bravo Bandini nello spettacolare incidente di Montecarlo. E pensa con rammarico alle scarse misure di sicurezza di quegli anni, per cui ogni piccolo incidente poteva tramutarsi in tragedia: la mancanza di vie di fuga nei circuiti, di protezione delle scocche, sino alla assenza delle tute ignifughe che stavano per costargli la vita nel citato incidente di Monza. Tante vittime incolpevoli quando ai suoi tempi la vita di un pilota era considerata un optional.

L'esordio all'agonismo sportivo di Massimo fu occasionale ed avvenne sotto spinta degli amici nel '53, quando aveva appena 18 anni, e lo spinsero a partecipare con una Fiat 500 Topolino alla classica in salita "Vermicino-Rocca di Papa". "Vidi le Ferrari di Ca bianca e Marzotto e mi vergognavo, ma gli amici mi buttarono letteralmente nell'abitacolo. Avevo mal di stomaco per una "grattachecca" ma arrivai secondo di categoria e fu un successo".

Lo notò in quella occasione Piero Taruffi, il suo maestro («fu per me come 1m padre»), che lo volle con sé alla scuola di pilotaggio di Vallelunga.

Seguirono un numero interminabile di vittorie con la Fiat "Nuova 500" nelle gare che in quel periodo si correvano tutte le domeniche, sino a che vinse una borsa di studio nel '60 che gli consentì di frequentare i corsi di pilotaggio di Modena e Monza.

Ed è qui che con Bandini e Baghetti si mise in vista risultando tra i primi. Innumerevoli le vittorie testimoniate da centinaia di coppe che occupano una intera parete della splendida villa che lo ospita sulle colline del viterbese (frutto del duro lavoro post agonistico). Tra le più importanti gare nazionali la Trento Bondone, la Trieste Opicina e memorabile quella della Mendola dove, come capitava spesso, arrivò secondo tallonando le potenti Ferrari, alla guida della piccola ed agile Giaur di mille di cilindrata. E per oltre venti anni fu tra i più coraggiosi protagonisti.

«Nelle salite era imbattibile con i rapporti corti» ci raccontava l'anziano costruttore Taraschi che, nel corso di una intervista, ricordava le prodezze del giovane Natili, insuperabile, nello sfruttare le caratteristiche della piccola vettura. «Si correva per pura passione ed affrontando grandi sacrifici, tutte le domeniche su strada e nei circuiti. Nel '65 percorsi 35.000 Km per raggiungere i campi di gara e 25.000 chilometri nei circuiti.



Massimo Natili alla Mille Miglia 2006 con Giulia Montanarini



In quell'anno mi classificai primo nel Campionato italiano Sport, 20° in quello della Montagna, 50° nel Turismo. Curiosa la partecipazione alla "24 Ore di Le Mans" quando Bizzarrini, dopo il forfait di un pilota americano cui era destinata, mi affido una sua GT. Stavo puntando alla vittoria di classe, senza conoscere il circuito, non avendo provato, quando si rompe il cambio alla quinta ora di gara.

Era una impresa tenerla in strada poiché a 300 all'ora tendeva a decollare. Poi Giotto adottò i primi "baffi" anteriori nella versione stradale che provai per la rivista Quattroruote per tanti anni curai i famosi test delle GT di alte prestazioni».

È il flash back dei ricordi di Massimo ancora pieno di grande entusiasmo e vitalità. Era il periodo romantico, dei piloti privi di sponsor, che impegnavano quel poco che guadagnavano affrontando rischi enormi per poter continuare l'attività sperando in tempi migliori. «Una Junior costava circa tre milioni ed altrettanto era necessario spendere per le revisioni. La licenza CSAI costava 30.000 lire mentre con 60.000 lire si compravano guanti, casco e tuta che per inciso non era ancora ignifuga (come ben ricordo nel tragico



rogo cui scampai per miracolo a Monza). Per il carrello servivano 150.000 lire e questo consentiva di rientrare quando possibile per risparmiare le spese di pernottamento. Gli organizzatori rimborsavano le trasferte dei piloti con 150 lire al chilometro».

Cosa spinge un uomo su una macchina da corsa? «La passione innanzi tutto, la stessa che porta tanti altri uomini ad assieparsi ai

bordi di una strada o di un circuito per vederti correre. Poi la voglia di gloria, di affermazione e di ricchezza se si era fortunati. Non si può escludere il desiderio di vincere propri complessi o frustrazioni. Ma in tutti i casi rimane l'affascinante desiderio assoluto di velocità».

Il ricordo più bello?

«Quando a Monza nel '61, sotto gli occhi del maestro Taruffi che, ripeto fu per me come un padre, superai i 300 all'ora su una Cooper-Maserati della Scuderia Centro Sud».

Questo è Massimo Natili, un fiume inarrestabile di ricordi, una grande sensibilità umana, la gioia di vivere ancora nel mondo dei motori che lo ha sempre affascinato, la dignità di un grande campione cui la sfortuna ed i mezzi poco competitivi di cui poté disporre impedirono di entrare nell'Albo d'oro dei Grandi del volante. ||



www.intra-tt.it

INTRA
extended life components

Intra S.r.l

Via G. di Vittorio, 12/14 Località Baitella 25045 - Castegnato (Bs)
tel: +39 030 366551 / +39 030 2148001 - mail: info@intra-tt.it

ADDIO A RENATO SALVETTA

Socio fondatore

IL NOSTRO RENATO SALVETTA È ANDATO AVANTI. IRONIA DELLA SORTE, LO HA FATTO POCHI GIORNI PRIMA DI FESTEGGIARE IL SUO NOVENTESIMO COMPLEANNO, AL QUALE AVEVA INVITATO MOLTI SOCI DEL CLUB, PER UNA FESTA ALL'INSEGNA DELLA FRECCIA ROSSA. LO RICORDIAMO CON UN ARTICOLO APPARSO SULLA RIVISTA DELL'ACI DI TRENTO N° 2 - 2006

C'era una volta una corsa: si chiamava Mille Miglia

Incontriamo Renato Salvetta, classe 1927. Pilota eclettico, che lo ha visto protagonista in salita, nei rally ed in pista. Può raccontarci qualcosa di Lei. Dov'è nato, quando e di che cosa si occupa nella vita di tutti i giorni.

«Sono nato ad Arco il 2 ottobre 1927, mi sono diplomato in agraria, enologia e frutticoltura all'Istituto Agrario di S. Michele All'Adige nel 1943 e da allora ho sempre collaborato con mie padre ed i miei fratelli nella cantina vinicola di famiglia, alle Sarche, fino alla chiusura dell'attività nel 2004».

Quando è nata la sua passione per l'automobilismo?

«A dodici anni con la Fiat 501 di mio padre. Ero talmente affascinato dalle auto e dai motori che, durante il riposino pomeridiano di mio padre, la «rubavo» e con gli amici andavo a guidarla

nelle campagne intorno a casa. È stato l'inizio di una passione». Ripercorriamo il suo curriculum sportivo. Categorie gare alle quali ha partecipato, le auto che l'hanno portata al/a vittoria e dato maggiori soddisfazioni. «Le prime uscite sono state le gimkane, con risultati alterni. Poi nel 1953 la prima gara di regolarità ufficiale con consenso paterno in coppia con mio fratello Umberto, la "Corte Maggiore Merano" con oltre 1.000 iscritti dove purtroppo ho subito un incidente che, oltre ad aver distrutto la 1400 Fiat con cui gareggiavo, mi è costato sessanta giorni di gesso e la frattura del bacino. Due anni dopo la mia prima Trento - Bondone (Vaneze) con l'Alfa Romeo 1900 Super, dove mi sono classificato terzo. Identico risultato gara alle Torricelle a Verona. Ma la mia macchina non aveva prestazioni sportive e nel 1958 ho acquistato l'Alfa Romeo 1900 TI. Con questa, incomincia la serie positiva di successi». Ossia? «Nel 1957 ho partecipato all'ultima 1000 Miglia Classica nella quale ho conquistato il terzo di categoria con l'amico Mariano Lubich su Alfa Romeo 1600 sprint veloce con il tempo di 13 ore, 42' e 25". E grazie a questa storica partecipazione che ora sono annoverato fra i soci fondatori del Club Mille Miglia. L'anno dopo vinco la prima edizione della Bosco Chiesanuova, la Bolzano - Mendola, la Trento-Bondone, la Mille Miglia mista regolarità-velocità, la Trieste - Opicina, la Sassi - Superga, La Treponti Castelnuovo, la S. Michele - S. Antonio, la Parma - Poggio Berceto, La Coppa dei Due Mari (Calabria), la Coppa Nevegal, Salisburgo - Corsa del Geisberg pista di Zeltweg in Austria. Non solo, ma nel 1959, 1960, 1961 »



RENATO SALVETTA





ho partecipato alle stesse manifestazioni con i risultati quasi sempre di prim'attore». Ed i rally? «Nel 1959 sono al Sanremo, dove stacco il primo posto di categoria, 13° assoluto. Potevo vincerlo, ma per un guasto alla trazione sono risultato solo 13°. Quindi al Rally di S. Marino 1° categoria - 15° assoluto». In pista? «Ben quattro edizioni della 12 Ore di Monza e alla Coppa Intereuropa sempre a Monza, in coppia con l'amico Armando Zampiero».

Eclettico driver, Renato Salvetta, torna alle cronoscalate nel '60. «Ho partecipato alla Garessio - S. Bernardo, Ponte Decimo - Giovi, Vignola - Giulia - Agordo - Frassene, Coppa Città di Asiago. Presente, inoltre, a diverse edizioni della 1000 Miglia e della Stella Alpina regolarità auto storiche negli anni dal 1984 al 1999».

Qual è il ricordo sportivo più entusiasmante e quale quello più brutto che ha vissuto in gara? «Il più bello nel 1958, durante la 1000 Miglia di regolarità, dove mi sono aggiudicato il primo posto categoria in coppia con Ilio Donegani. È stata

una gara entusiasmante e della quale serbo un ricordo particolare, anche perché il tracciato era con tratti di velocità e non di tutta velocità, una specie di gara di rally. I momenti più amati, invece, li ho vissuti durante la 1000 Miglia del 1959 e nell'edizione del 1961 nelle quali a causa di guasti meccanici, sono stato costretto al ritiro quando ero in testa».

Quale, fra le vetture che ha guidato, porta nel cuore come preferita? «Io sono Alfista da sempre e dico, senza dubbio l'Alfa Romeo 1900 TI del 1953, che ancora possiedo e tengo perfettamente funzionante, con la quale partecipo a manifestazioni rievocative come la Stella Alpina Storica e la Mille Miglia Storica». Immagino segua sempre le gare sportive, Formula 1, rally..., come è cambiato per lei lo sport automobilistico? «L'automobilismo, è innegabile, è sempre stato piuttosto impegnativo dal punto di vista economico, oggi però chi vuole partecipare a manifestazioni sportive ed essere competitivo deve davvero spendere molti soldi e, trovare uno sponsor per un giovane atleta, non è sempre facile».

Quale consiglio potrebbe suggerire ad un giovane vorrebbe avvicinarsi allo sport automobilistico? «Mi sento di dire che, quando

si è in gara, non si dovrebbe mai strafare, perché prima o poi la troppa sicurezza si paga, in pista come sulla strada. Inoltre, è indispensabile essere preparati, fisicamente e mentalmente, studiare bene i percorsi senza improvvisare o affidandosi solo alla fortuna ed infine è importantissimo affrontare le gare distesi e rilassati. Questo è il segreto per rendere al massimo». Qual è il segreto di una guida sicura? «La mia esperienza automobilistica che, per lavoro e per passione, ha macinato migliaia di chilometri, mi porta a dire che per guidare in sicurezza, la prima regola da rispettare è quella di mantenere la distanza di sicurezza. E la norma base per evitare qualunque incidente perché, se si rispetta la distanza prevista dal veicolo che ci precede, resta sempre il giusto margine di tempo per frenare, in ogni frangente».

Concludiamo con una domanda che ci riporta all'attualità ed alle problematiche che interessano la circolazione in automobile. Cosa pensa delle recenti normative riguardanti le limitazioni al traffico introdotte per combattere l'inquinamento da smog e quelle che hanno introdotto la patente a

punti? «Per quanto concerne la patente a punti non intendo entrare nel merito della norma, ritengo comunque che, per talune infrazioni i punti tolti siano eccessivi, mentre per altre sono addirittura pochi.

Per esempio, incidenti con conseguenze gravissime per le persone coinvolte, dovrebbero comportare il ritiro e la conseguente revoca della patente senza appello o possibilità di recuperare i punti. Io, comunque finora, non ne ho perso neanche uno! Il problema delle targhe alterne lo vivo anch'io come tutti, ma senza particolari disagi. Come dicevo, sono da sempre un appassionato di Alfa Romeo ed anche quella che possiedo da otto anni e da... 200.000 chilometri, è soggetta al fermo a mercoledì alterni. Se sono provvedimenti che possono aiutare tutti a stare meglio nelle nostre città, ben vengano».

Renato Salvetta è riuscito a rievocare in noi il sapore di momenti epici della storia dell'automobilismo come la mitica Mille Miglia e la più "nostra" Trento Bordone, che lo ha visto pioniere e vincitore. Non solo, ma ha trasmesso con le sue parole quel senso civico e responsabile che tutti dovremmo avere quando ci si mette al volante, sia che lo facciamo per agonismo, o semplicemente, per quotidiana necessità.

Un grazie lungo... Mille Miglia. II





ph. Alberto Petró

CALIBAN
NEGOZIO IN PONTEVICO



DRIVERS PARADE ALL'AUTODROMO DI MONZA

IL CLUB MILLE MIGLIA AL GRAN PREMIO D'ITALIA

Venti pezzi di storia dell'automobilismo sportivo per i piloti di F1

L'APPROCCIO AL PUBBLICO DELLA F1 VOLUTO DAL NUOVO MANAGEMENT DI FOM (FORMULA ONE GROUP, PRESIEDUTO DALL'AMERICANO CHASE CAREY, SUCCESSORE DI BERNIE ECCLESTONE), PREVEDE UN MAGGIORE COINVOLGIMENTO DELLE REALTÀ LOCALI, CON PRESENTAZIONI NELLE CITTÀ CHE OSPITANO I GRAN PREMI.

Quando gli organizzatori italiani hanno ipotizzato un evento, il presidente di ACI Italia, Angelo Sticchi Damiani ha delegato il vicepresidente di ACI Storico, Piergiorgio Vittorini e il presidente della SIAS, la società che gestisce l'Autodromo Nazionale di Monza, Giuseppe Redaelli. Il ricorso alle vetture d'epoca è venuto naturale poiché Vittorini è anche presidente di ACI Brescia - proprietario di Mille Miglia - e Redaelli è un noto appassionato che è stato pure campione italiano di regolarità.

Per onorare la grande tradizione sportiva italiana, tenuto conto che le automobili dovevano essere biposto aperte, si è optato per modelli che avessero preso parte alla Mille Miglia, affidando la selezione al Club Mille Miglia.

Le automobili selezionate dal Club sono tutti esemplari d'eccezione, costruiti almeno sessanta anni orsono, prima del 1957. Dovendo trasportare un passeggero, l'utilizzo di monoposto di F1 d'epoca non sarebbe risultato funzionale; tutte le vetture sono quindi della Categoria Sport, con carrozzeria biposto scoperta, allo scopo di consentire ai piloti di essere visti e di salutare il pubblico.

La più antica, la Ballot 3/8 CL del 1920 è stata invitata poiché è proprio l'esemplare che nel 1921 vinse il primo Gran Premio d'Italia. Quell'anno, il GP fu corso sul Circuito della Fascia d'Oro, nei pressi di Brescia: ad organizzarlo fu Arturo Mercanti, che l'anno successivo fu ideatore e fondatore dell'Autodromo Nazionale di Monza.



L'accoppiamento con i piloti di F1 è stato eseguito cercando di abbinare una vettura compatibile al Team di riferimento, per caratteristiche o nazionalità.

Per questo, al Team Mercedes AMG sono state assegnate due vetture costruite a Stoccarda, una 300 SL e una 190 SL, entrambe "roadster", e alla Renault esemplari della stessa marca.

Ricorrendo i settant'anni della Ferrari, ai due piloti della Scuderia sono state assegnate due vetture diverse: una

Ferrari 750 Monza e un'Alfa Romeo, per ricordare che negli anni Venti - quando ancora Enzo Ferrari non costruiva automobili - la Scuderia Ferrari faceva correre le auto del Biscione, con il Drake di Maranello come Direttore Sportivo. La 8C 2300 Le Mans, destinata ad ospitare Sebastian Vettel, è uno dei pezzi forti del Museo Alfa Romeo di Arese: il campione tedesco avrà un autista di rango, di casa sul circuito monzese, il grande Arturo Merzario.

Gli eventi in programma sono stati due, a Milano e Monza.

Il pomeriggio di giovedì 31 agosto, a Milano davanti al Castello Sforzesco, sono state esposte le vetture d'epoca destinate a trasportare i piloti.

Alle 19:30, dodici piloti di F1 hanno sfilato a bordo delle auto storiche da piazza Castello alla discoteca Old Fashion, dove c'è stata una festa di benvenuto e la presentazione.

I circa 800 metri di percorso erano assiepati di un numerosissimo pubblico, che ha lasciato sorpreso anche Chase Carey, il nuovo boss della Formula 1.

Dal venerdì mattina, le vetture sono state quindi esposte nella Fan Zone dell'Autodromo.

Domenica alle 12:30, prima del Gran Premio d'Italia, le venti automobili hanno trasportato altrettanti piloti di F1 in un giro d'onore lungo il circuito, per salutare il pubblico.

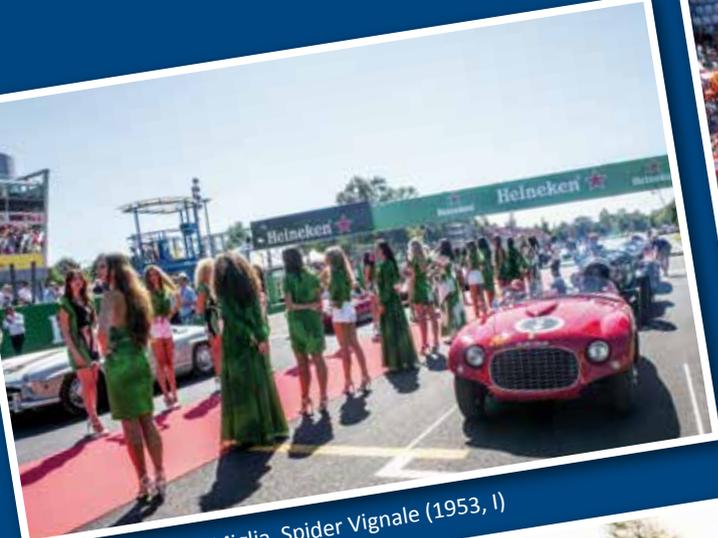
L'accoppiamento con i piloti di F1 è stato eseguito cercando di abbinare una vettura compatibile al Team di riferimento, per caratteristiche o nazionalità. »



GRAN PREMIO D'ITALIA



15 MILLE MIGLIA AL GRAN PREMIO D'ITALIA



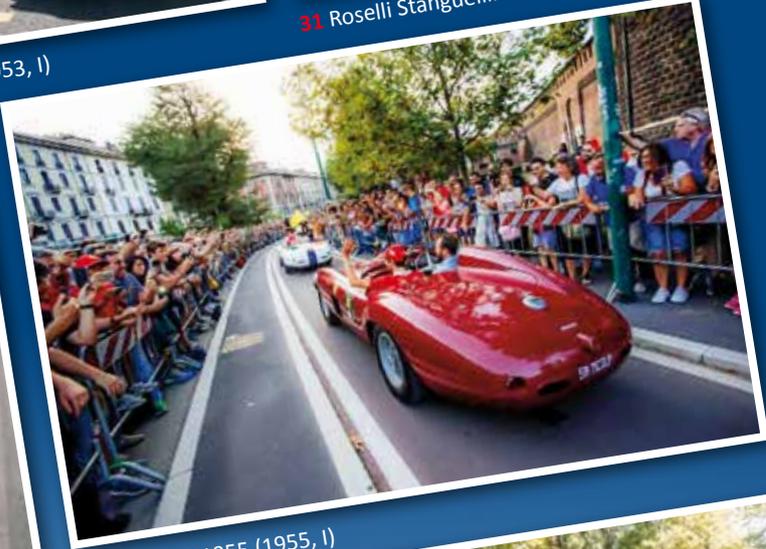
9 Ferrari 250 Mille Miglia Spider Vignale (1953, I)



31 Roselli Stanguellini 1100 Sport (1949, I)



Ballot 3/8 LC (1920, F) (1st Italian GP 1921 winner)



8 Ferrari 857 1955 (1955, I)

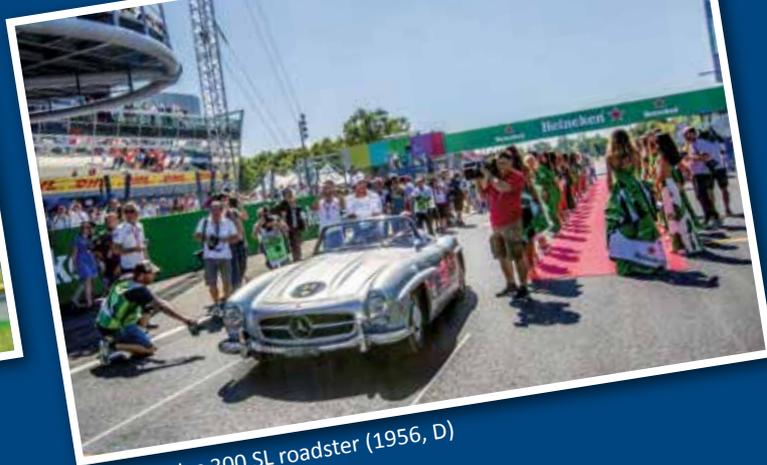


26 Rally Nc Sport (1931, F)





5 Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans (1931, I)



44 Mercedes 300 SL roadster (1956, D)

	Formula 1 Team	Driver	Classic Cars	Conduttore	Pov:
	Bandiera Italiana		<i>Ballot 3/8 LC (1920, F) (1st Italian GP 1921 winner)</i>	Alexander Schaufler	Austria
44	Mercedes AMG	<i>Lewis Hamilton</i>	<i>Mercedes 300 SL roadster (1956, D)</i>	Alberto Cefis	BG
77	Mercedes AMG	<i>Valeri Bottas</i>	<i>Mercedes 190 roadster (1957, D)</i>	Carlo Fiorentini	BS
5	Ferrari	<i>Sebastian Vettel</i>	<i>Alfa Romeo 8C 2300 Le Mans (1931, I)</i>	Arturo Merzario	MI
7	Ferrari	<i>Kimi Raikkonen</i>	<i>Ferrari 750 Monza (1956, I)</i>	Edoardo Tabacchi	MI
3	Red Bull (TAG Heuer)	<i>Daniel Ricciardo</i>	<i>Aston Martin Le Mans (1933, GB)</i>	Gianandrea Redaelli	VA
33	Red Bull (TAG Heuer)	<i>Max Verstappen</i>	<i>Bentley 3 Litre (1923, GB)</i>	Hans Hulsbergen	CH
11	Force India (Mercedes)	<i>Sergio Perez</i>	<i>Lancia Aurelia B24 Spyder (1956, I)</i>	Paolo Mazzetti	BS
31	Force India (Mercedes)	<i>Esteban Ocon</i>	<i>Roselli Stanguellini 1100 Sport (1949, I)</i>	Silvio Dell'Aglio	BS
26	Toro Rosso (Renault)	<i>Daniil Kvyat</i>	<i>Rally NC Sport (1930, F)</i>	Valerio Bocelli	BS
55	Toro Rosso (Renault)	<i>Carlos Sainz</i>	<i>Diatto Bugatti 23 GP (1921, F)</i>	Silvia Marini	BS
19	Williams (Mercedes)	<i>Felipe Massa</i>	<i>OM 665 Superba (1931, I)</i>	Roberto Miatto	PD
18	Williams (Mercedes)	<i>Lance Stroll</i>	<i>Maserati A6 GCS (1954, I)</i>	Mario Boglioli	BS
27	Renault	<i>Nico Hulkenberg</i>	<i>S.I.A.T.A. Gran Sport (1952, I)</i>	Maurizio Colpani	BS
30	Renault	<i>Jolyon Palmer</i>	<i>Renault 750 Sport (1954, F)</i>	Gianfranco Panizza	BS
8	Haas (Ferrari)	<i>Romain Grosjean</i>	<i>Ferrari 857 1955 (1955, I)</i>	Mattia Colpani	BS
20	Haas (Ferrari)	<i>Kevin Magnussen</i>	<i>Alfa Romeo 6C 1750 GS (1930, I)</i>	Andrea Vesco	BS
9	Sauber (Ferrari)	<i>Marcus Ericsson</i>	<i>Ferrari 250 MM Spider Vignale (1953, I)</i>	Silvia Settembrini	AL
94	Sauber (Ferrari)	<i>Pascal Wehrlein</i>	<i>F.L. 1100 Sport (1952, I)</i>	Massimo Amenduni	VI
14	McLaren Honda	<i>Fernando Alonso</i>	<i>Lotus 11 (1957, GB)</i>	Arturo Cavalli	BS
2	McLaren Honda	<i>Stoffel Vandoorne</i>	<i>Lancia Lambda (1927, I)</i>	Massimo Comelli	BS
	riserva		<i>Ermini 1100 Sport (1952, I)</i>	Pietro Tenconi	MI



55 Diatto Bugatti 23 Gp (1921, F)



18 Maserati A6 Gcs (1954, I)



A tutti voi,
la Scuderia Brescia Corse.

Grazie!

2017



- AIME FRANCO
 APPODIA MARINO
 ARCANGELI GUIDO
 BARZIZA MONICA
 BECCHETTI MARCO
 BECCHETTI SIMONE
 BELOTTI MATTEO
 BELUSSI GIANPIETRO
 BENETTI ALBERTO
 BENETTI DONATO
 BERTOLI SANDRO
 BETTINSOLI MASSIMO
 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
 COCCA LUIGI
 COLPANI MATTIA
 COLPANI MAURIZIO
 CONSOLI ENRICO
 CRISTIANO PAOLO
 DELL'AGLIO SILVIO
- DONA' NICOLA
 DONATI ACHILLE
 FEDERICI PIERNARCISO
 FERRARI BRUNO
 FORESTI PIETRO
 FRAGNI MARCO
 GABURRI MARIA
 GANDOLFI FLAVIO
 GATTA MARCO
 GHEZZI CARLO
 GHIDINI RUGGERO
 GIANANTE MAURO
 GIOVANELLI CESARE
 GIRARDI ALESSANDRO
 GOTTI ELIO
 GNUTTI CIRILLO
 GNUTTI BEATRICE
 GNUTTI BENEDETTA
 GNUTTI ELISABETTA
 GNUTTI STEFANIA
 GNUTTI MARCO EVANGELISTA
 GNUTTI QUIRINO
 GNUTTI RENATO
 GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE
 GUSSALLI BERETTA FRANCO
 GUSSALLI BERETTA UGO
 JOLLY MANOEL
 MAGIONAMI ELENA
 MARINELLI VALERIO
 MARINELLI STEFANO
 MARINI BRUNO
 MAZZETTI PAOLO
 MENNI ANDREA
 MILANI PIERGILIO
- MOZZONI FABRIZIO
 NESSI FERRUCCIO
 OLIVINI GIULIO
 PASINI EZIO
 PASOTTI MARIA VITTORIA
 PELI OSVALDO
 PERLETTI EZIO
 PERLETTI RICCARDO
 PIARDI EZIO
 PICCINELLI EUGENIO
 PONTIROLI ANGELO
 PONZONI GIULIANO
 PRETI ADRIANO
 RAMPONI ORESTE
 RANGHETTI MAURIZIO
 REVERBERI VITTORIO
 REBUFFONI ANTONELLA
 RUGGERI ANDREA
 SBALZER MASSIMILIANO
 SBARDOLINI PATRIZIA
 SCALVENZI GIUSEPPE
 SCHIFFER DAVIDE
 SCIO ENRICO
 SEDDIO CLAUDIO
 SENECCI ANGELO
 SIMONELLI ANGELO
 TAGLIETTI GIORGIO
 TOMASONI MARIO
 TOSI ENNIO
 UBERTI GIOVANNI
 VINCOLI ARMANDO
 VINCOLI LAURA
 VOLPI ALBERTO
 ZAPPA SERGIO



BAROZZI
 OROLOGI

NORMALEN
 FORNITURA PRESSOFUSIONE - DIE CASTING - DRUCKGUSS

RUBINETTERIE
 BRESCIANE

SIFRAL

BERETTA

www.scuderiabresciacorse.it



CORREVA L'ANNO 1967 ...

di Dino Brunori

BRESCIA CORSE CINQUANTA ANNI FA

1967, flashback: l'arrivo in parata delle tre Ferrari P3/P4 prototipo sulla pista di Daytona, che si aggiudicano i primi tre posti nella gara di casa della Ford. Episodio e fotografia che ormai sono nella storia dell'automobile. E nella storia di Brescia Corse, cosa ricordiamo del 1967? È l'anno del grande passo, quello in cui si decide che i confini italiani vanno troppo stretti e si intende recitare un ruolo da primattori anche a livello internazionale. Già nell'anno precedente, grazie alla munificenza del patron Alfredo Belponer, nel garage della Scuderia era arrivata una belva di tutto rispetto, una Ford GT40 affidata a Mario Casoni, che aveva portato a casa podi e pure tre vittorie assolute. Nel '67, grazie alla disponibilità del patron, cosa fanno i nostri amici? Rilanciano, acquistando una seconda Ford GT40 e una Ferrari Dino 206 SP, e varano all'inizio di stagione un programma di gare internazionali di tutto rispetto, affidando la direzione sportiva di questo ramo di Scuderia a una vecchia volpe, a nome Remo Cattini (*ancor oggi attivo, a dispetto dei 93 anni, e consigliere del Club Mille Miglia, ndr*). Vengono anche ingaggiati tre piloti da affiancare a Mario Casoni, che di nome fanno Nini Vaccarella, Umberto Maglioli e Jonathan Williams: niente male, per una scuderia privata. E che Brescia Corse sia intenzionata seriamente a confrontarsi con le squadre ufficiali lo si vede subito, con l'iscrizione della Scuderia al mondiale prototipi. »



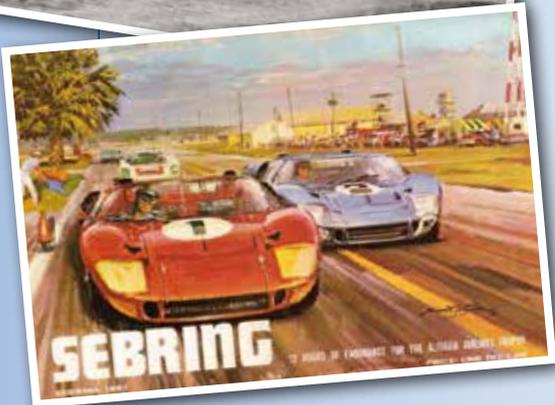
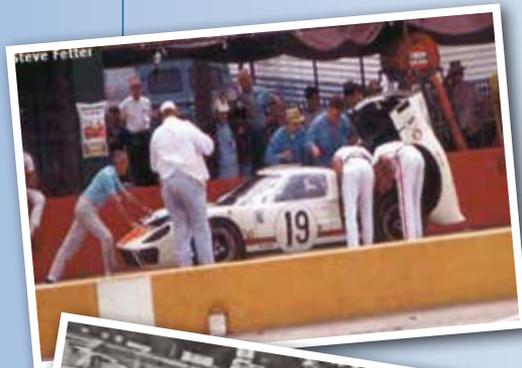
Angelo Sticchi Damiani consegna un riconoscimento per la carriera nel settore automobilistico a Remo Cattini, già direttore della Scuderia Brescia Corse, del Circuito del Mugello nonché Socio Fondatore e Consigliere del Club Mille Miglia



Nel mese di febbraio, la GT40 e la Dino vengono imbarcate su un volo transatlantico e comincia l'avventura: la prima gara è la *24h di Daytona*, quella dell'arrivo delle Ferrari in parata, con la coppia Casoni-Maglioli alla guida della GT40. La prima va buca, poiché sono costretti al ritiro dopo circa sei ore per un guasto al motore. Dopo tre settimane, secondo round alla *12h di Sebring*, con entrambe le macchine al via: Casoni-Williams con la Dino e Maglioli-Vaccarella con la GT40. La Dino si ritira dopo quattro ore per problemi di surriscaldamento; Maglioli-Vaccarella, con la GT40, definita da Casoni «*auto da corsa con lo sterzo di un camion e il motore di un F104*», riescono in un'impresa fantastica: quinti assoluti, primi di categoria, primi delle scuderie private e primi italiani. Le gare americane danno il "la" ad una stagione memorabile, che vede piloti e macchine con lo scudetto bianco-azzurro al via alla *24h di Le Mans*, al *GP d'Austria* a Zeltweg, alla *12h di Reims*, alla *1000 Km di Parigi*, al *GP di Innsbruck*, alla *1000 Km di Monza*, alla *Targa Florio*, a *Pergusa* e via andare.

L'elenco dei risultati ottenuti, sia in circuito sia in salita, lascia a bocca aperta: Casoni con la Dino è terzo assoluto alla gara di esordio dell'europeo montagna, al Montsenj in Spagna, Maglioli-Vaccarella sono quarti a *Zeltweg*, Vaccarella primo a *Pergusa*, Maglioli terzo a *Vienna* e *Innsbruck*, senza contare gli assoluti conquistati in varie salite italiane da Casoni e Noris. Piccolo particolare: ci si batte alla pari con piloti e auto ufficiali a nome Ferrari, Porsche, Ford, March...

Alla fine della stagione non sono solo i grandi nomi che danno lustro alla scuderia: la settantina di piloti, in maggioranza bresciani, che corrono la domenica per passione con le varie Giannini o Abarth 500, 850 o 1000 si portano a casa ben 81 vittorie di classe, vari campionati italiani di categoria, il secondo posto del *Challenge Europeo* turismo classe 1000 cc, il Trofeo della Montagna per le scuderie. A soli tre anni dalla fondazione, con un vivaio di giovani piloti dal piede pesante, la Scuderia Brescia Corse non è più una stella nascente nel panorama dello sport automobilistico italiano, ma una certezza. E non siamo che all'inizio, il bello verrà negli anni successivi! ||



I MODELLI DI SIMONE BECCHETTI

Il tesoriere della Scuderia Brescia Corse, Simone Becchetti, è un valente modellista, capace di realizzare pezzi unici, in scala, di automobili, furgoni e camion.

Dal prossimo numero, Simone curerà per la Freccia Rossa una rubrica di modellismo, presentandoci alcune sue creazioni e suggerendo alcuni consigli a chi è appassionato di modellini.





VILLA TRASQUA

OFFICIAL WINE

1000
MIGLIA >



Chianti Classico D.O.C.G.
Gran Selezione 2013





20° RAID DELL'ETNA

di Stefano Consoli

RAID DELL'ETNA 2017

FESTA DEL VENTENNALE CON IL SOLE ED IL MARE DI SICILIA



Vittoria inoppugnabile, netta, decisa, genuina. Giuseppe e Francesco Di Pietra normalmente gareggiano a ruoli invertiti nell'abitacolo della loro Fiat 600 ma, questa volta, Francesco ha ceduto il volante al giovane Giuseppe, che non si è certamente fatto pregare dimostrando che ci sa fare veramente, e molto, anche come pilota. I secondi classificati, i tedeschi Bernd e Christiane Dannenmaier con la Porsche 356 Speedster del 1956, sono sempre rimasti a distanza, senza mai insidiare la prima posizione assoluta. La battaglia per il podio e per le posizioni di rincalzo è stata decisa solamente nell'ultima prova cronometrata. E così, è stata un'altra Porsche 356 a conquistare l'ultimo gradino del podio, con l'equipaggio composto da Alessandro Girardi e Simonetta Mastellini (Scuderia Brescia Corse), vincitori anche del Trofeo Ability Mafra, di cui facevano parte le quindici prove cronometrate svoltesi nell'Autodromo di Pergusa. L'edizione 2017 del Raid dell'Etna è stata quella del ventennale dove, con un giusto mix, hanno trovato spazio sportività, turismo e cultura, con uno specifico ed appassionato occhio rivolto all'aspetto enogastronomico, sempre molto apprezzato dai partecipanti che, grazie allo sponsor Firriato, hanno potuto gustare le più sincere espressioni vinicole della Sicilia, durante tutte le sette giornate del raid.



I vincitori Giuseppe e Francesco Di Pietra su Fiat 600 del 1958

Il sole ed il mare di Sicilia hanno premiato con splendide giornate gli ottanta equipaggi ammessi alla gara, provenienti da ben undici diverse nazioni e convenuti come sempre nel cuore del centro storico di Palermo, grazie al supporto dello sponsor Grandi Navi Veloci, che ha condotto la gran parte degli equipaggi da Genova al capoluogo siciliano. Da qui è iniziato il tour di quasi mille chilometri, alla scoperta dei siti meno noti dell'isola. Seguendo l'itinerario isolano nord-sud i concorrenti hanno raggiunto ed

Foto di gruppo dei partecipanti sulla scalinata del duomo di San Giorgio a Ragusa



attraversato la Valle dei Templi di Agrigento, effettuando la terza serie di prove cronometrate in programma (complessivamente 60) presso la splendida Marina di Cala del Sole di Licata, gustando la classica granita siciliana con brioche. La giornata seguente è stata dedicata alla visita dei "luoghi di Montalbano", ovvero di alcune delle splendide location barocche dove sono state girate varie scene della famosa serie televisiva dedicata al noto commissario, impersonato da Luca Zingaretti.

L'itinerario pomeridiano ha condotto tutti al castello di Donnafugata, sontuosa dimora nobiliare ottocentesca le cui sale ed i giardini hanno visto il commissario Montalbano alle prese con alcune delle sue intricate indagini.

Durante la serata, si è svolta anche la premiazione del "Condorelli Fidelity", con la presenza del cav. Giuseppe Condorelli che ha consegnato esclusive confezioni della nota industria dolciaria agli equipaggi con più presenze al Raid dell'Etna. Fra questi, i milanesi Claudio Pandolfi ed Anita Gorla che vantano ben 14 presenze all'evento siciliano.

Mercoledì 27 settembre: mattinata dedicata alla visita degli incantevoli mosaici della Villa Romana del Casale di Piazza Armerina, per raggiungere poi l'autodromo di Pergusa nel cui paddock si è tenuto un gustosissimo e variegato pranzo esclusivamente a base delle migliori specialità della cucina siciliana. Alla fine delle quindici prove cronometrate in pista, le prime posizioni della classifica generale erano immutate ma la seconda posizione di Dannenmaier era decisamente insidiata da Girardi-Mastellini, con questi ultimi che si aggiudicavano la classifica di giornata e quindi il Trofeo Ability Mafra, con premi per i primi tre classificati messi in palio dalla nota casa di prodotti per la pulizia dell'auto.

Giovedì 28 settembre, è stata la giornata dedicata alla cronoscalata all'Etna. Dopo una gradita sosta presso le cantine Firriato di Cavanera Etnea, per un wine - break e la consegna dei premi della "Firriato Cup" (magnum in premio alle scuderie presenti con il maggior numero di equipaggi), le vetture hanno raggiunto le terrazze di "Casa delle Terre Forti" dalle quali è possibile godere di un meraviglioso panorama sui faraglioni di Acicastello e sull'intera costa ionica catanese.

Trasferimento nel pomeriggio in piazza dell'Università, nel centro storico di Catania, dove si è svolta una avvincente "Coppa delle Dame", gara nella gara dedicata in esclusiva a tutte le signore del Raid dell'Etna che hanno partecipato con le auto dei mariti, con questi ultimi a far da spettatori.

Netta l'affermazione delle sorelle Daniela e Milena Guaita su Lancia Appia del 1961 (Club Orobico Bergamo Corse) davanti all'equipaggio Mayer-Mastellini (Alfa Romeo 1750 spider) ed Aarts-Gotti (Lancia Fulvia coupé). La premiazione della competizione si è svolta sulla terrazza del Museo Diocesano (accanto al Duomo di Catania) con consegna alle vincitrici da parte di Mario Peserico (direttore generale di Eberhard & Co) di due splendidi orologi Tazio Nuvolari Desk-clock.

La sesta giornata di gara è stata dedicata alla visita della perla dello Ionio: Taormina. Tempo libero per lo shopping, con le auto in sosta nel centralissimo corso Umberto. Ultime prove cronometrate sul lungomare di Marina di Cottone, che sancivano lo scontato successo del duo Di Pietra.

Rientro finale a Catania, per la serata di gala, durante la quale sono avvenute le premiazioni del Gentlemen Driver Lufthansa (equipaggio maggiormente distintosi per signorilità e cura della propria auto, premiato con due biglietti aerei dalla nota compagnia aerea) assegnato ad Ezio Micalizzi e Marina Cozzani (Alfa Romeo 1300 spider) e del Grand Prix G.N.V. (in premio biglietti navali per partecipare all'edizione 2018 del Raid dell'Etna), vinto da Silvana Saglio e Massimiliano Zuercher (Rolls Royce Corniche coupé), Gaetano Terragni e Simona Schiatti (Chevrolet Corvette del 1956) e da Antonino Piti e Vincenza Maccora (Triumph TR4).

Premiazione finale al Palazzo Platamone con l'assegnazione a Giuseppe e Francesco Di Pietra del Trofeo Eberhard e dell'orologio Tazio Nuvolari Desk-clock offerto dalla nota maison di alta orologeria svizzera.

Il Porsche Tribute (collaterale gara di regolarità destinata alle Porsche in gara di qualunque epoca) è stato vinto da Bernd e Christiane Dannenmaier (356 A speedster) davanti a Girardi-Mastellini (356 pre A) ed a Grill -Zari (911 2,7 S). Il Classic Michelin è stato assegnato infine ai belgi Renkin-Cologne, agli argentini Alvarez-Demalde ed agli statunitensi Koritnik-Guider, la cui Alfa Romeo 1900 SS Colli ha vinto anche il titolo di "best in show".

Chiusura della ventesima edizione del Raid dell'Etna, con pranzo finale, nel Palazzo Manganelli dei principi Borghese, con appuntamento alla ventunesima edizione del Raid dell'Etna, già in programma dal 23 al 29 settembre del prossimo anno. ||



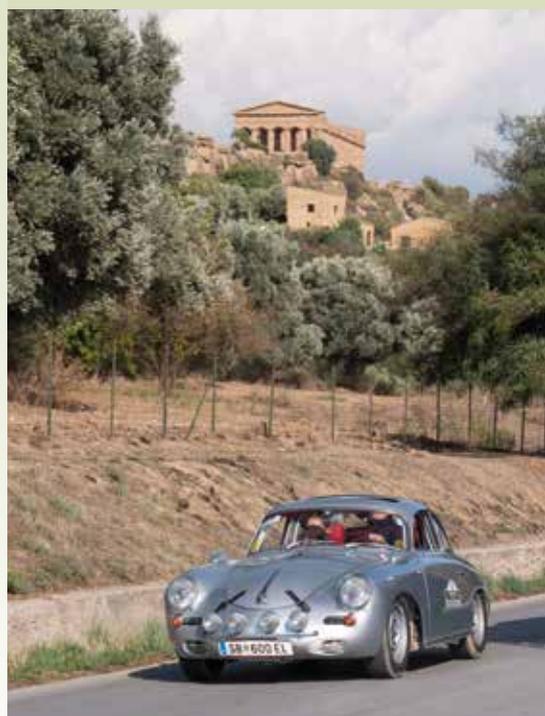
Alessandro Girardi e Simonetta Mastellini,
Porsche 356 pre A del 1955



Steiner-Steiner, Austin Healey BN4
di fronte a Piazza Armerina



Antonio e Edite Nessi su Ford Thunderbird
del 1955



Gli austriaci Schuster-Schuster,
Porsche 356 Carrera GT

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



Porta sezionale modello IRIS

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

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

www.peliportesezionali.it
info@peliportesezionali.it

 **Peli**
Portesezionali



Your partner
for automotive
solutions!



www.vgvusa.us



A COMPANY OF VGV GROUP

www.minimecsrl.com

VGV S.r.l.

Via Isorella, 49/51
25012 Calvisano (BS) Italy
t. +39 030 9934010
f. +39 030 9934372
info@vgvsrl.com
www.vgvsrl.com



RIVOLUZIONE NANOTECCNOLOGICA PER L'AUTO

COME PRESERVARE CIÒ CHE AMIAMO CON LA NANOTECCNOLOGIA



I prodotti in Nanotecnologia sono costituiti da particelle nano infinitamente piccole (1 nanometro è circa 50.000 volte più piccolo di un capello umano), che, per la loro dimensione tanto ridotta, sono in grado di legarsi a livello molecolare a qualsiasi superficie, divenendone parte integrante.

Il risultato che ne consegue è un rivestimento NANOCERAMICO INVISIBILE, NO FILM, in grado di conferire risultati estetici senza paragoni e di apportare elevate prestazioni in termini di resistenza agli agenti chimici, fisici ed atmosferici.

Lo scopo di un trattamento in Nanotecnologia su un'autovettura, che sia essa nuova, usata o d'epoca, è quello di preservarne la vernice ed esaltarne la

lucentezza, di proteggerne nel tempo tutte le componenti in acciaio, in vetro, in carbonio, policarbonato, plastica, pelle e tessuto, e di ottenere un effetto super idro-oleofobico, antiadesione, anticalcare, easy to clean.



I VANTAGGI DI UN NANO COATING:

- Super brillantezza, Effetto 3D
- Super idro-oleofobicità
- Elevata resistenza meccanica (vernice carrozzeria +9H scala Mohs)
- Barriera totale contro: salino, insetti, agenti chimici ed inquinanti
- Aumento della resistenza ai graffi
- Esente da PTFE, non forma film superficiali
- Drastica riduzione dei cicli di pulizia
- Resistente ai detergenti chimici ed alle alte temperature (+450°C+900°C)
- Eccellenti proprietà anticorrosione
- Lunga durata
- Stabile ai raggi UV
- Ecocompatibile: esente da biocidi, rame, piombo e sostanze inquinanti
- Facile e totale reversibilità del sistema



L'Azienda Nanobitech, con sede a Lonato del Garda (Bs), ha sviluppato negli anni una linea completa di formulati in Nanotecnologia ad alto contenuto tecnologico, specifica per il settore dell'Automotive.

Nanobitech mette al servizio dei propri clienti la passione, l'esperienza e la cura per i dettagli del proprio personale specializzato che lavora con estrema accuratezza per la realizzazione di un coating perfetto.

Per info e costi: info@nanobitech.it
Tel. 030-8362158 - www.nanobitech.it





www.officialphotographersrls.com



OFFICIAL PHOTOGRAPHER





COPPA FRANCO MAZZOTTI

NUOVO RECORD DI ISCRITTI **COPPA FRANCO MAZZOTTI** **TERZA GARA D'ITALIA** **PER NUMERO DI ISCRITTI**



21-22 Ottobre 2017

- ✓ RECORD DI PARTECIPAZIONE, CON 147 ISCRITTI.
- ✓ VETTURE DI GRANDE PREGIO E I MIGLIORI TOP DRIVER AL VIA.
- ✓ PER LA SECONDA VOLTA, HANNO VINTO ANDREA VESCO E ANDREA GUERINI, FIAT 508 S.
- ✓ SABATO, PERCORSO ATTRAVERSO LA FRANCIACORTA - PROVE A VILLA MAZZOTTI.
- ✓ CENA E PERNOTTAMENTO A SIRMIONE, SUL LAGO DI GARDA.
- ✓ ARRIVO E PROVE CRONOMETRATE SULLE PISTE DELL'AEROPORTO MILITARE DI GHEDI.
- ✓ PRANZO E PREMIAZIONI NEGLI HANGAR DEI TORNADO DELL'AERONAUTICA MILITARE.



COPPA FRANCO MAZZOTTI





La *Nona Sinfonia* di Ludwig van Beethoven, simbolo di libertà e letizia, contempla l'*Inno alla Gioia*: proprio questo celebre brano del compositore tedesco è stato la colonna sonora della nona edizione della Coppa Franco Mazzotti - la corsa voluta dal Club Mille Miglia per onorare la memoria dell'ideatore e fondatore della Freccia Rossa - per sottolineare la volontà di organizzare una gara di regolarità in un sereno clima di amicizia sportiva internazionale. Troppo spesso l'ambiente della regolarità è contaminato da polemiche e ricorsi: gli uomini del Club Mille Miglia hanno tracciato una gara assai tecnica, con ben novantacinque prove, complesse e spesso difficili, abbinata a tempi di gara e qualità dell'ospitalità che hanno consentito ai partecipanti di rilassarsi, per esempio nei coffee-break ad ogni controllo orario. Lungo il tragitto, dalla Franciacorta alla Valtenesi, dal Lago di Garda alle Colline Moreniche, i concorrenti hanno percorso alcune "strade del vino" bresciane, attraversando le vigne di produzione di vini celebri come *Franciacorta*, *Cellatica*, *Groppello*, *Chiarretto del Garda* e *Lugana*.

Questa formula turistico-sportiva, che promuove il territorio, si è rivelata vincente,





tanto che quest'anno la Coppa Franco Mazzotti ha sorpreso gli stessi organizzatori. Le auto iscritte sono state ben 147, delle quali 141 hanno superato le verifiche tecniche e sportive: per numero di partecipanti, la manifestazione bresciana si pone quindi al terzo posto in Italia, tra le gare di regolarità classica iscritte al calendario di ACI Sport, dopo la rievocazione della *Mille Miglia* e il *Gran Premio Nuvolari*. Per una volta, la quantità è stata pari alla qualità, con circa cinquanta vetture anteguerra e altrettante costruite prima del 1960. Oltre a 23 equipaggi provenienti dall'estero, al

via erano presenti quasi tutti i migliori Top Drivers italiani, dai siciliani *Francesco Di Pietra*, *Nino Margiotta*, *Giovanni Moceri* e *Mario Passanante*, ai lombardi *Alberto Aliverti*, *Guido Barcella*, *Edoardo Bellini*, *Bruno Ferrari*, *Armando Fontana*, *Osvaldo Peli*, *Ezio Salviato*, *Lorenzo Turelli* e *Andrea Vesco*, senza scordare *Gianmarco Fontanella*, *Marco Gaggioli*, *Alessandro Gamberini*, *Ermanno Molinari*, *Luca Monti*, *Luca Patron*, *Alberto Scapolo*, *Sergio Sisti* e *Massimo Zanasi*. »





Anche quest'anno, la Coppa Franco Mazzotti è stata una delle gare valide per il Challenge AIDO Autostoriche; in più, come tradizione, all'interno della gara è aggiudicata la Coppa AIDO, vinta da Ezio e Maria Caterina Salviato, su Fiat 508 C; 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. Proprio a favore dell'AIDO, la Coppa Franco

Mazzotti ha ospitato un progetto di *Social Responsibility*, curato da Maria Bonera, che ha raccolto fondi per l'*Ospedale di Gardone Val Trompia*.

Il programma ha preso il via venerdì 20 ottobre, con le verifiche tecniche e sportive a Brescia, al Museo Mille Miglia.

Sempre dal Museo dedicato alla Freccia Rossa, sabato 21 ottobre ha preso il via la corsa.

La prima parte della gara ha attraversato la Franciacorta, con passaggi nelle dimore nate di Franco Mazzotti, a Chiari e Aymo Maggi, a Calino. Si è trattato di un tour alla scoperta delle terre





dei fondatori della Mille Miglia, attraverso scenari straordinari nei territori di ben 46 comuni tra le provincie di Brescia, Verona e Mantova: la prima tappa, che misurava 167,13 km, si è conclusa a Sirmione dove, dopo una cena con musica in *Piazza Carducci*, affacciata sul lago, i concorrenti hanno pernottato nella celebre e stretta penisola del Lago di Garda. La seconda tappa, domenica mattina, ha condotto i partecipanti lungo un tracciato di 113,33 km da Sirmione a Ghedi, attraverso il Parco Sigurtà e le Colline Moreniche.

I gruppi di prove cronometrate sono stati intestati a persone care nella memoria del Club Mille Miglia, quali Aymo Maggi, Giannino Marzotto, Raoul Patrizi, Gino Munaron, Roberto Paoletti, Roberto Gaburri, Geert van De Velde e Mauro Firmo, l'ufficiale di gara caduto al recente Trofeo Vallecamonica. I vincitori di questi gruppi di prove hanno ricevuto altrettanti trofei dedicati. Allo scopo di ricordare le imprese aeronautiche di Franco Mazzotti, caduto in guerra alla cloche del suo aereo, l'arrivo della gara si è tenuto all'Aeroporto Militare di Ghedi. Le dieci prove finali sono state disputate sulle piste all'aerobase, mentre il pranzo è stato servito negli hangar dei *Tornado* del Sesto Stormo, i "Diavoli Rossi".

«Ricevere, il giorno dopo la gara, decine di e-mail di complimenti e ringraziamenti da parte dei concorrenti della Coppa Franco Mazzotti, ci ha davvero commossi, perché

testimoniano i risultati della nostra passione e del nostro impegno». Ha commentato il presidente del Club Mille Miglia Alfredo Coppellotti.

Come lo scorso anno e nelle più importanti gare del 2017, la vittoria ha arriso al duo bresciano, meglio valtrumplino, formato dai due Andrea, Vesco e Guerini, su Fiat 508 S Balilla sport.

Dietro di loro sul podio, i bergamaschi Aliverti-Maffi su Fiat 508 C e i bresciani Turelli-Turelli, padre e figlio, su Fiat 508 S Balilla. La *Coppa delle Dame* è stata meritatamente vinta, nonostante la nutrita concorrenza, da Federica Bignetti-Bighetti e Cristiana Cherubini, su Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce.

A ricevere il maggior numero di applausi lungo il percorso, in ogni caso, è stato uno dei più grandi talenti espressi dall'automobilismo sportivo italiano: il grandissimo Arturo Merzario che, come sempre su Alfa Romeo, una Giulietta SS del 1965, è tornato a correre per i colori della Scuderia Brescia Corse, come fece quando vinse cinque gare del *Campionato Europeo Marche 1972*, in compagnia di Giorgio Taglietti.

Il Club Mille Miglia gli ha riservato la sorpresa di fargli trovare sulle piste dell'Aerobase di Ghedi - prima delle premiazioni - l'Alfa Romeo 33 SC 12 Campione del Mondo Sport Prototipi, con la quale Merzario corse nel 1977.

Le classifiche complete sono disponibili sul sito www.clubmillemiglia.eu



Arturo Merzario
e l'Alfa Romeo 33
sulla pista dei Tornado
del 6° Stormo



COPPA FRANCO MAZZOTTI

RIEVOCAZIONE DEL 1° GRAN PREMIO BRESCIA 1940

PARTENZA



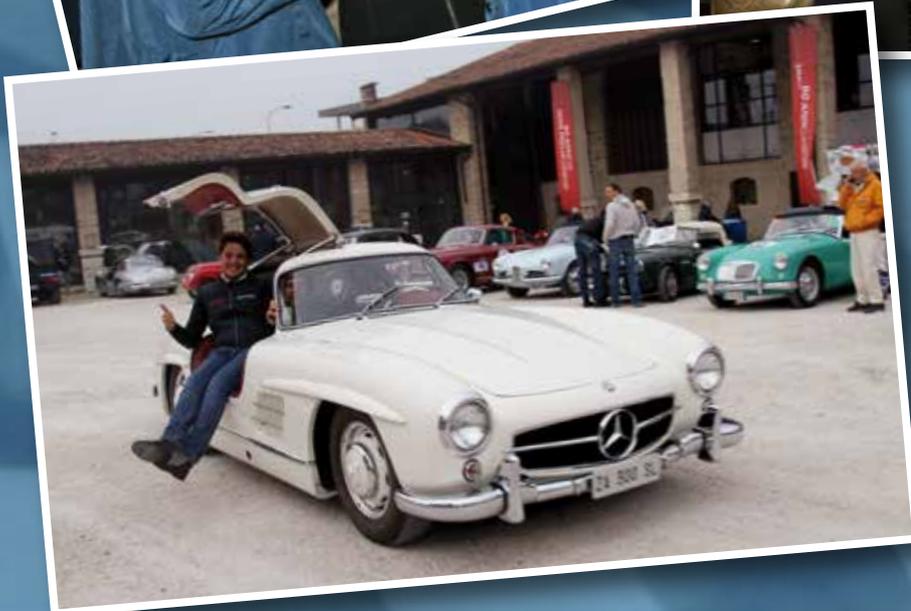
Ugo Gussalli Beretta
e Donato Benetti,
Porsche 2.7 RS Carrera



Marcello Ferrari e Paolo Tomaselli



Valerio Bocelli e Piergiorgio Vittorini



In alto da sinistra:
Il Colonnello Pilota Luca Maineri con Giuseppe Cherubini

Maria Gaburri con Cristiana e Maria Angela Cherubini

A sinistra: La Mercedes-Benz 300 SL di Matteo Belotti e Emiliano Monella

CATEGORIA:

- Turismo: 82 vetture**
- Gran Turismo: 26 vetture**
- Sport: 39 vetture**

VETTURE:

Raggruppamenti:

- 1° RAGGRUPPAMENTO (1904 - 1946): 48 vetture**
- 2° RAGGRUPPAMENTO (1947 - 1957): 54 vetture**
- 3° RAGGRUPPAMENTO (1958 - 1961): 8 vetture**
- 4° RAGGRUPPAMENTO (1962 - 1965): 14 vetture**
- 5° RAGGRUPPAMENTO (1966 - 1971): 13 vetture**
- 6° RAGGRUPPAMENTO (1972 - 1976): 8 vetture**
- 7° RAGGRUPPAMENTO (1977 - 1981): 2 vetture**

PILOTI:

Classificazione:

- 26 Top Driver**
- 22 Driver "A"**
- 2 Driver "B"**
- 2 Driver "C"**
- 5 Driver "D"**
- 65 Non Classificati**
- 23 Stranieri**

PERCORSO:

- Prima Tappa: 167,13 km**
- Seconda Tappa: 113,33 km**
- Totale percorrenza: 280,46 km**

Località attraversate

- 3 province (Brescia, Verona e Mantova).**
- 46 comuni: (in ordine di percorrenza): Brescia, Cellatica, Gussago, Castegnato, Ospitaletto, Cazzago San Martino, Rovato, Coccaglio, Chiari, Cologne, Erbusco, Palazzolo sull'Oglio, Capriolo, Adro, Corte Franca, Passirano, Paderno Franciacorta, Rodengo Saiano, Concesio, Bovezzo, Nave,**

Caino, Vallio Terme, Gavardo, Villanuova sul Clisi, Puegnago del Garda, Polpenazze del Garda, Soiano del Garda, Calvagese della Riviera, Padenghe sul Garda, Lonato del Garda, Desenzano del Garda, Sirmione, Peschiera del Garda, Pozzolengo, Monzambano, Valeggio sul Mincio, Marmirolo, Volta Mantovana, Cavriana, Solferino, Castiglione delle Stiviere, Carpenedolo, Montichiari, Ghedi.

- Controlli Orari: 7**
- Prove Cronometrate: 92**
- Prove a Media Imposta: 3**



21-22 OTTOBRE 2017



Con il patrocinio di
1000MIGLIA

COPPA FRANCO MAZZOTTI

AUTOMOBILI E AEROPLANI

NELLE TERRE DEI FONDATORI DELLA FRECCIA ROSSA

GARA DI REGOLARITÀ CLASSICA TRA BRESCIA, FRANCIACORTA E IL LAGO DI GARDA

WWW.COPPAFRANCOMAZZOTTI.IT



RINGRAZIAMENTI

Tutte le manifestazioni, gare automobilistiche comprese, si Giova ripeterlo: le gare automobilistiche, 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 spese. A tutti un grazie di cuore da parte del Club Mille Miglia.

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, Villa Trasqua, Scuderia Classiche, Mercedes-Benz Bonera, Novamobili-Battistella, GB Gnudi Bruno Spa, INTRA, Caliban, Made Black, Rubinetterie Bresciane, Mast, Autoclass, Acciaierie Valbruna, VGV, Peli Porte, Germani, The Gigi, Alte Srl, Motorstorica e Cavalli Elettroerosioni.

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

Oltre che a tutte le amministrazioni comunali dei comuni attraversati, una particolare riconoscenza la rivolgiamo alle amministrazioni di Sirmione e Chiari, che ci hanno splendidamente ospitato come sedi di tappa.

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

Grazie a tutti i collaboratori del Club, con Alessia Benetti, Marcello Ferrari, Ettore Beccalossi, Valentina Alghisi e in primis, al Direttore di Gara Lucio De Mori, al responsabile del cronometraggio Ernesto Cinquetti, al Giudice Unico Giuseppe Scutra, ai medici 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 divertirvi.

Infine, ma primi per riconoscenza, grazie ai Diavoli Rossi, il Colonnello pilota Luca Maineri e il Ten. Colonnello Diego Costantini, per la magnifica ospitalità all'aerobase di Ghedi.

CON IL PATROCINIO DEI COMUNI DI (IN ORDINE DI TRANSITO):

BRESCIA, CELLATICA, GUSSAGO, CASTEGNATO, OSPITALETTO, CAZZAGO SAN MARTINO, ROVATO, COCCAGLIO, CHIARI, COLOGNE, ERBUSCO, PALAZZOLO SULL'OGLIO, CAPIROLO, ADRO, CORTE FRANCA, PASSIRANO, PADERNO-FRANCIACORTA, RODENGO SAIANO, CONCESIO, BOVEZZO, NAVE, CAINO, VALLIO TERME, GAVARDO, VILLANUOVA SUL CLISI, PUEGNAGO DEL GARDA, POLPENAZZE DEL GARDA, SOIANO DEL GARDA, CALVAGESE DELLA RIVIERA, PADENGHE SUL GARDA, LONATO DEL GARDA, DESENZANO DEL GARDA, SIRMIONE, PESCHIERA DEL GARDA, POZZOLENGO, MONZAMBANO, VALEGGIO SUL MINCIO, MARMIROLO, VOLTA MANTOVANA, CAVRIANA, SOLFERINO, CASTIGLIONE DELLE STIVIERE, CARPENEDOLO, MONTICHIARI, GHEDI.

"Il nostro sponsor ideale è quello che si lega noi per affinità ideologica, culturale. È lo sponsor che lo fa per mecenatismo e per prestigio."

TROPHY SPONSOR



MAIN SPONSOR



EXCLUSIVE SPONSOR



OFFICIAL SPONSOR



MEDIA PARTNERS





21-22 OTTOBRE 2017 IX COPPA FRANCO MAZZOTTI

ALLA SCOPERTA DELLE TERRE DEI FONDATORI DELLA FRECCIA ROSSA
GARA DI REGOLARITÀ CLASSICA TRA BRESCIA IL GARDA E LA FRANCIACORTA



PROGRAMMA

VENERDÌ 20 OTTOBRE (facoltativo)

- Ore 17:00 - 19:00 Verifiche ante gara presso il Museo Mille Miglia.
- Ore 20:00 Cena pre-gara (facoltativa - extra quota iscrizione).
- A seguire: pernottamento a Sirmione (extra quota iscrizione).

SABATO 21 OTTOBRE

- Ore 7:30 - 9:59 Verifiche ante gara presso il Museo Mille Miglia, Brescia.
- Ore 10:00 Briefing equipaggi con il Direttore di Gara.
- Ore 10:30
 - C.O. 1: Partenza della prima vettura dal Museo Mille Miglia, Brescia.
 - Prove cronometrate Museo Mille Miglia, Trofeo G. Marzotto.
 - Prove cronometrate a Gussago, Trofeo G. Munaron.
 - Prove cronometrate a Gussago, Trofeo Rubinetterie Bresciane.
 - Prove cronometrate a Rodengo Saiano.
 - Prove cronometrate a Rovato, Trofeo R. Paoletti.
 - Prove cronometrate a Chiari, Villa Mazzotti, residenza di Franco Mazzotti. Trofeo Raoul Patrizi.
 - Prove cronometrate a Capriolo.
 - Colazione a Capriolo.
- Ore 14:00
 - C.O. 2: Capriolo.
 - Prove cronometrate a Calino.
 - Prove cronometrate a Madonna della Stella.



- Ore 15:45
 - C.O. 3: Gavardo.
 - Prove cronometrate a Carzago.
 - Prove cronometrate a Sirmione.

- Ore 17:45
 - C.O. 4: Sirmione del Garda.
 - Cena e Pernottamento a Sirmione del Garda.

DOMENICA 22 OTTOBRE

- Ore 9:00
 - C.O. 5: Partenza da Sirmione.
 - Prove Cronometrate a San Martino della Battaglia.
 - Prove Cronometrate a Pozzolengo, Trofeo Roberto Gaburri.
 - Prove Cronometrate a Parco Sigurtà.
 - Prove Cronometrate a Volta Mantovana.
- Ore 11:15
 - C.O. 6: Volta Mantovana.
 - Prove Cronometrate a Montichiari.
 - Prove Cronometrate a Carpenedolo, Trofeo M. Firmo.
 - Prove cronometrate sulle piste dell'Aeroporto Militare di Ghedi, Trofeo Diavoli Rossi.
- Ore 12:30
 - C.O. 7: Aerobase Militare di Ghedi.
 - Pranzo di chiusura in un hangar con i Tornado del 6° Stormo.
 - Premiazioni.



1 BENTLEY 3 LITRE 1923 Hulsbergen Hans - Van De Meij Gert Jan - CH - NL

2



2 ALVIS SPEED 20 SB 1934 Blonk Theda - Van De Meij Henriette - NL



3 BENTLEY 3 LITRE 1925 Patron Luca - Riccardo Rosi - I



4 AMILCAR CGSS 1926 Gatta Marco - Piccinelli Eugenio - I



6 BUGATTI T 37 1927 Ferrari Bruno - Ferrari Carlo - I



7 LANCIA LAMBDA 1927 Cavalleri Tiberio - Benetti Alessia - I



9 Amilcar CGSS 1928 Ovi Carlo Alberto - Ovi Giuseppe - I



11 ALFA ROMEO 6C 1750 SPORT VIBERTI 1929 Olivieri Luigi - Zini Daniele - I

12



12 BUGATTI T 40 1929 Marini Bruno Giorgio - Marini Riccardo - I



14 LANCIA LAMBDA SPIDER CASARO 1929 Sisti Sergio - Gualandi Anna - I



15 FIAT 514 SPORT 1930 Nobis Giuseppe - Mambrini Paola - I



16 ALFA ROMEO 6C 1750 GRAN SPORT 1931 Comelli Massimo - Colpani Mattia - I



19 ASTON MARTIN INTERNATIONAL 1931 Redaelli Giuseppe - Redaelli Nicola - I



20 FIAT 514 SPIDER 1931 Ciresola Giorgio - Franchini Stefano - I



21 RALLY SPORT NC 1931 Bocelli Valerio - Vittorini Piergiorgio - I



22 ALFA ROMEO 8C 2300 1932 Ghose Daniel - Pusch Ramona - USA - AUS



24 FIAT 508 S BALILLA SPORT 1933 Turelli Lorenzo - Turelli Mario - I



25 FIAT 508 S BALILLA SPORT 1934 Vesco Andrea - Guerini Andrea - I



27 FIAT 508 S BALILLA SPORT 1934 Bettinsoli Massimo - Peli Daniele - I



26 FIAT 508 S COPPA D'ORO 1934 Peli Osvaldo - Donà Nicola - I



28 FIAT 508 S BALILLA SPORT 1934 Gaggioli Marco - Pierini Andrea - I



29 LANCIA AUGUSTA 1934 Bariselli Gian Mario - Marcoccio Ignazio Mario - I



30 FIAT 508 1935 Costantini Diego - Caforio Cosimo - I



32 MG TA 1936 Cristiano Paolo Cesare - Rignanese - I



35 DELAHAYE 135 S LE MANS 1937 Tourneur Vincent - Fiat Laure - F



37 ASTON MARTIN 2.0 L. SPEED MODEL 1937 Houtkamp John - Houtkamp Chelly - NL



38 FIAT 508 C 1937 Aliverti Alberto - Maffi Alberto - I



39 FIAT 508 C 1937 Belometti Andrea - Vavassori Doriano - I



40 FIAT 508 C 1937 Gamberini Alessandro - Cavalli Arturo - I



41 FIAT 508 C 1937 Passanante Mario - De Alessandrini Raffaella - I



42 FIAT 508 C 1937 Scapolo Alberto - Scapolo Giuseppe - I



43 FIAT 508 C 1938 Di Pietra Francesco - Di Pietra Giuseppe - I



44 FIAT 508 C 1938 Salviato Ezio Martino - Moglia Maria Caterina - I



45 FIAT 508 C 1938 Barcella Guido - Ghidotti Ombretta - I



47 FIAT 508 C 1939 Moceri Giovanni - Gentile Gianfranco - I



48 LANCIA APRILIA 1939 Fontanella Gianmario - Covelli Anna Maria - I



50 MG TB 1939 Ermini Massimo - Carrega Alberto - I



49 BMW 328 1939 Bonomi Simone - Bonomi Tarcisio - I



51 ALFA ROMEO 6 C 2500 TOURING SPORT-CABRIOLET 1942 Branderhorst Ad - Branderhorst-Ouwendijk Nanette - NL



52 MG TC 1945 Bellini Edoardo - Rossoni Simone - I



53 ALFA ROMEO 6C 2,5 SS 1950 Lopresto Corrado - Maggiore Elena - I



54 ALFA ROMEO 6C 2500 SS 1947 Rajki Florian - Ferrari Corrado - CH



55 ALFA ROMEO 6C 2500 GT 1950 Caporali Luciano - Anna Paccosi - I



56 LANCIA AURELIA B20 GT 1950 Bakker Michael - Van de Kleij Evert - NL

57



57 LANCIA SPORT SILURO 1951 Tanfoglio Filippo - Murgia Manuel - I

58



58 ALFA ROMEO 1900 C 1952 Kinzer Dieter - Kinzer Gabriela - A



59 ALFA ROMEO 1900 C 1952 Finardi Bruno - Bassani Valeria - I



61 LANCIA ARDEA BERLINA 1952 Gandelli Lauro - Beltrami Paolo Lauro - I



60 ASTON MARTIN DB2 1952 Decremer Michel Georges - Martes Marie Claire - B



62 SIATA DAINA GRAN SPORT 1952 Montevecchi Nicola - Forti Marco - I



63 SIATA DAINA GRAN SPORT 1952 Gandolfi Flavio - Brunori Dino - I



64 ALFA ROMEO 1900 C PININ FARINA 1953 Wetz Albert - Colle Romain - L



65 FIAT 1100-103 1953 Sacco Alberto - Saskia Stoeckelmann - I - D



66 JAGUAR XK 120 OTS 1953 Wilks Christopher - Creech David - GB



67 JAGUAR XK 120 OTS 1953 Carrara Sergio - Carrara Sebastiano - I



68 PORSCHE 356 1500 S 1953 Houtkamp Rutger - Marini Silvia - NL



69 Mercedes Benz 1955 Belotti Matteo - Monella Emiliano - I



70 **TOPOLINO 500 C 1953** Cattazzo Ivana - Bignotti Sabrina - I



71 **TRIUMPH TR2 SPORTS 1953** Van Esch Theo - Coret Bas - NL



73 ALFA ROMEO 1900 CSS 1954 Piesch Christian - La Rosa Giuseppe - D - I



75 JAGUAR XK 120 OTS SE 1954 Reggiani Renato - Panera Paolo - I



74 ARNOLD BRISTOL BOLIDE 1954 Bas Ger - Bas Van Oijen Janet - NL



76 JAGUAR XK 120 OTS 1954 Von Mozer - Toninelli Lorenzo NL - I



77 JAGUAR XK120 OTS 1954 Mion Nicolò - Menegazzo Claudia - I



79 PORSCHE 356 1500 1954 Giannotti Loris - Poloni Giovanni - CH



80 TRIUMPH TR2 SPORTS 1954 Riboldi Riccardo - Riboldi Federico - I



81 FIAT 1100-103 TV 1955 Monti Luca - Vida Marco - I



82 FIAT 1100 TV SPIDER 1955 Fuller Stephen - Fuller Beverley - GB



83 FIAT 1100-103 TV 1955 Barba Giovanni - Mayer Amelia - I



84 LANCIA AURELIA B20 GT 1955 Boglioli Mario - I



85 LANCIA AURELIA B24 S 1955 Bonomi Aldo - Simonelli Angelo - I



86 LANCIA AURELIA AURELIA B20 GT 1955 Treccani Daniele - Rebuffoni Antonella - I



87 MERCEDES 300 SL 1955 Damini Maddalena - Benzoni Fabrizio - I



88 PORSCHE 356 1955 Girardi Alessandro - Mastellini Simonetta - I



90 PORSCHE 356 1955 Miatto Roberto - Tecchio Andrea - I



89 PORSCHE 356 1955 Gnudi Gabriele - Jannuzzi Marco - I



91 PORSCHE 356 A 1955 Cellerino Francesco - Tonolini Donatello - I



93 TRIUMPH TR2 SPORTS 1955 Cellerino Giovanni - Pizzi Valentina - I



92 PORSCHE 356 SPEEDSTER CARRERA GT 1955 Tabacchi Emanuele Maria - De Ganello Nicolò - I



94 TRIUMPH TR3 SPORTS 1955 Bontempi Raoul - Bontempi Pietro - I



95 MG A Roadster 1956 Gaburri Mario - Pezzotti Paolo - I



96 PORSCHE 356 A SPEEDSTER 1956 Viridis Alessandro - Giordo Silvia - I



97 TRIUMPH TR3 A SPORTS 1956 Meewis Adolf Jan - Groenewegen Frank - B - D



98 Alfa Romeo Giulietta SPIDER 1957 Carrozza Mauro - Ferrari Maurizio - I



99 FIAT 1100-103 TV 1957 Fontana Armando - Bacci Romano - I



100 FIAT ABARTH 750 1957 Gaburri Maria - Gaburri Luigia - I



101 LANCIA AURELIA B20 GT 1957 Valente Stefano - Carutti Efisio - I



102 MG A Roadster 1957 Franzoni Sergio - Maggi Giuseppe - I



103 MG A MG A COUPÈ 1957 Mereghetti Marco - Mazzucchelli Maura - I



104 PORSCHE 356 A 1957 Chiarini Maurizio - Chiarini Gianni - I



105 PORSCHE 356 A 1957 Gianotti Domenico - Zanotti Antonella - I



106 RENAULT 4 CV 1957 Cinelli Emanuela - Roselli Elisabetta - I



108 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE 1958 Serravalle Ivan - Monici Davide - I



109 FIAT 1100-103 1958 De Angelis Ermanno - Del Gaudio Nunzia - I



111 VOLVO AMAZON P120 1958 Margiotta Antonio - Lachiana Valentina - I

110



110 PEUGEOT 203 C 1958 Garatti Prati Emanuele - Garatti Prati Federico - I



112 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE 1960 Bignetti Bignetti Federica - Cherubini Cristiana - I



113 TRIUMPH TR3 A SPORTS 1960 Magnoni Maurizio - Vanoni Marisa - I



114 VOLVO P1800 JENSEN 1961 Zanasi Massimo - Bertini Barbara - I



115 ALFA ROMEO 1900 C SS SPRINT TOURING 1975 Zanni Maurizio - Stefanini Luca - I



116 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE 1962 Mosconi Claudio - Umiker Daniele - I



117 ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE 1962 Brosch Alexander - Brosch Daniel - D



118 PORSCHE 356 B 1962 Gagliardi Michele - Rocco Matteo - I



119 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1963 Minussi Corrado - Pietropaolo Ornella - I



120 MG B Roadster 1963 Guggiana Riccardo - Torri Rossella - I



121 PORSCHE 356 B 1963 Molinari Ermanno - Molinari Roberto - I



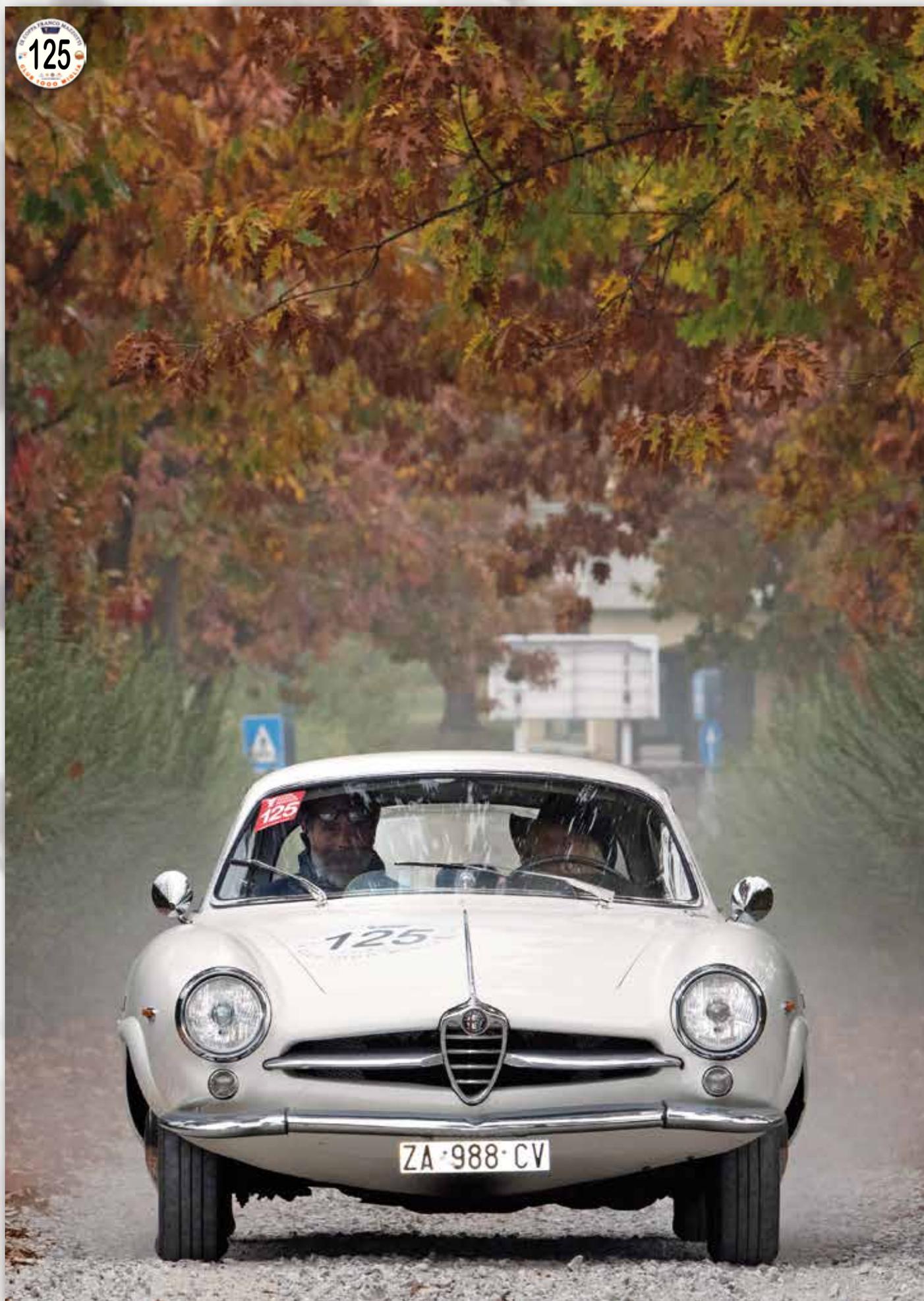
122 PORSCHE 356 C 1963 Wurzer Michele - Greggio Barbara - I



123 PORSCHE 356 C SC 1964 Borello Paolo - Farsura Maurizio - I



124 VOLVO PV 544 SPORT 1965 Fabbri Leonardo - Bertieri Vincenzo - I



125 ALFA ROMEO GIULIA SS 1965 Merzario Arturo - Taglietti Giorgio - I



126 MERCEDES 230 SL 1965 Giacoppo Andrea - Grillone Tecioiu Daniela - I



127 **PORSCHE 911 1965** Lavorato Francesco - Marini Andrea - I



128 **TRIUMPH SPITFIRE MK2 1965** Maineri Luca - Tanzillo Giovanni - I



129 VOLKSWAGEN KARMANN GHIA 1965 Magionami Elena - Maremanni Fabio - I



132 MERCEDES 230 SL 1966 Pedrali Giovanni - Bonomelli Simona - I



133 INNOCENTI MINI COOPER 1967 Foscari Marco - Costa Andrea - I



134 LANCIA FULVIA 1967 Cocca Luigi - Rosoli Enzo - I



135 **PORSCHE 911 1969** Conci Giovanni - Rossetto Loredana - I



136 **FERRARI DINO 1970** Fabbris Romana - Ducci Carlo - I



137 PORSCHE 914-6 TARGA 1970 Ginesi Stefano - Rohr Susanna - I - CH



138 ALFA ROMEO DUETTO 1971 Marcianò Nicoletta - Zanetti Elena Giulia - I



139 CITROËN D20 PALLAS 1971 Marchi Claudio - D'Atri Elena Anna - I



140 FIAT 850 SPIDER SPORT 1971 Mori Paolo - Saracco Lorenzo - I



141 LANCIA FULVIA 1.6 HF 1971 Luppi Ferruccio - Virano Grazia Paola I - I



142 LANCIA FULVIA 1.6 HF 1971 Paoletti Marco - Melzani Anna I - I



143 PORSCHE 2.4 S TARGA 1972 Bortolotti Luca - Bompani Maurizia | - I



145 INNOCENTI MINI COOPER 1300 EXPORT 1973 Seneci Angelo Tobia - Bonera Emanuele - I



146 PORSCHE CARRERA RS 1973 Gussalli Beretta Ugo - Benetti Donato - I



147 ALFA ROMEO DUETTO 1974 Prandelli Giovanni - Pasotti Loredana - I



149 ALFA ROMEO ALFETTA GTV 1976 Boccali Giuseppe - Boccali Luca - I



150 CHEVROLET CORVETTE 1977 Confalonieri Claudio - Coggio Daniela - I



151 MERCEDES SL 280 1984 Specchia Silvestro - Filippini La Rosa De Regibus Salvatore - I



169 ABARTH 1300 SCORPIONE S 1969 Ferrari Marcello - Tomaselli Paolo - I



170 LANCIA FULVIA 1.3 RALLY 1972 Bonetti Daniele - Zerla Monia - I



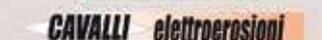
Trofeo



Progetti di Social Responsibility



PACKAGING EXPERIENCE SINCE 1905



21-22 OTTOBRE
IX COPPA FRANCO MAZZOTTI!
GARA DI REGOLARITA' CLASSICA
TRA BRESCIA IL GARDA E LA FRANCIACORTA:
ALLA SCOPERTA DELLE TERRE DEI
FONDATORI DELLA FRECCIA ROSSA



AUTOMOBILI D'ECCEZIONE,
95 PROVE CRONOMETRATE
SERATA SUL LAGO CON
PERNOTTAMENTO A
SIRMIONE DEL GARDA,
PROVE FINALI SULLE PISTE
DELL'AEROPORTO MILITARE
DI GHEDI, PREMIAZIONI E
PRANZO E NEGLI HANGAR
DEL TORNADO DEL 6° STORMO.

Con il Patrocinio di



1000MIGLIA srl



SPORT

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



IX COPPA FRANCO MAZZOTTI - Trofeo Banco di Brescia - BRESCIA - 21/22 OTTOBRE
CLASSIFICA ASSOLUTA TOP CAR (con coefficiente anno vettura)

POS	N°	CONDUTTORE	NAZ	NAVIGATORE	NAZ	VETTURA	MODELLO	ANNO	RAGG	PILOTA	CAT	PEN. COEFF.	PEN. CENT.
1°	25	Vesco Andrea	I	Guerini Andrea	I	FIAT	508 S BALILLA SPORT	1934	1	TOP	S	368,50	275
2°	38	Aliverti Alberto	I	Maffi Alberto	I	FIAT	508 C	1937	1	TOP	T	402,78	294
3°	24	Turelli Lorenzo	I	Turelli Mario	I	FIAT	508 S BALILLA S	1933	1	TOP	S	436,24	328
4°	47	Mocerì Giovanni	I	Gentile Gianfranco	I	FIAT	508 C	1939	1	TOP	T	439,24	316
5°	44	Salviato Ezio Martino	I	Moglia Maria Caterina	I	FIAT	508 C	1938	1	TOP	T	452,64	328
6°	3	Patron Luca	I	Riccardo Rosi	I	BENTLEY	3 LITRE	1925	1	TOP	S	488,80	376
7°	45	Barcella Guido	I	Ghidotti Ombretta	I	FIAT	508 C	1938	1	TOP	T	494,04	358
8°	42	Scapolo Alberto	I	Scapolo Giuseppe	I	FIAT	508 C	1937	1	TOP	T	527,45	385
9°	26	Peli Osvaldo	I	Donà Nicola	I	FIAT	508 S COPPA D'ORO	1934	1	TOP	S	576,20	430
10°	4	Gatta Marco	I	Piccinelli Eugenio	I	AMILCAR	CGSS	1926	1	A	S	591,50	455
11°	111	Margiotta Antonio	I	Lachiana Valentina	I	VOLVO	AMAZON P120	1958	3	TOP	T	627,26	397
12°	52	Bellini Edoardo	I	Rossoni Simone	I	MG	TC	1945	1	TOP	S	635,10	438
13°	40	Gamberini Alessandro	I	Cavalli Arturo	I	FIAT	508 C	1937	1	TOP	T	637,05	465
14°	6	Ferrari Bruno	I	Ferrari Carlo	I	BUGATTI	T 37	1927	1	NC	S	646,10	497
15°	48	Fontanella Gianmario	I	Covelli Anna Maria	I	LANCIA	APRILIA	1939	1	TOP	T	654,69	471
16°	15	Nobis Giuseppe	I	Mambrini Paola	I	FIAT	514 S	1930	1	A	S	696,80	536
17°	145	Seneci Angelo Tobia	I	Bonera Emanuele	I	INNOCENTI	MINI COOPER 1300 EXPORT	1973	6	A	T	716,22	414
18°	27	Bettinsoli Massimo	I	Peli Daniele	I	FIAT	508 S BALILLA S	1934	1	NC	S	770,50	575
19°	14	Sisti Sergio	I	Gualandi Anna	I	LANCIA	LAMBDA SPIDER CASARO	1929	1	TOP	S	778,70	599
20°	28	Gaggioli Marco	I	Pierini Andrea	I	FIAT	508 S BALILLA S	1934	1	TOP	S	797,30	595
21°	99	Fontana Armando	I	Bacci Romano	I	FIAT	1100/103 TV	1957	2	TOP	T	811,69	517
22°	65	Sacco Alberto	I	Stoekelmann Saskia	D	FIAT	1100/103	1953	2	A	T	817,02	534
23°	114	Zanasi Massimo	I	Bertini Barbara	I	VOLVO	P1800 JENSEN	1961	3	TOP	GT	842,03	523
24°	124	Fabbi Leonardo	I	Bertieri Vincenzo	I	VOLVO	PV 544 S	1965	4	A	GT	876,15	531
25°	120	Guggiana Riccardo	I	Torri Rossella	I	MG	B Roadster	1963	4	A	GT	886,72	544
26°	147	Prandelli Giovanni	I	Pasotti Loredana	I	ALFA ROMEO	DUETTO	1974	6	A	GT	915,24	526
27°	62	Montevecchi Nicola	I	Forti Marco	I	SIATA	DAINA GRAN S	1952	2	NC	GT	931,76	613
28°	112	Bignetti Bignetti Federica	I	Cherubini Cristiana	I	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPIDER VELOCE	1960	3	A	GT	934,40	584
29°	90	Miatto Roberto	I	Tecchio Andrea	I	PORSCHE	356	1955	2	NC	GT	937,75	605
30°	108	Serravalle Ivan	I	Monici Davide	I	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPIDER VELOCE	1958	3	A	GT	948,00	600
31°	71	Van Esch Theo	NL	Bas Coret	NL	TRIUMPH	TR2 SS	1953	2	str.	GT	957,78	626
32°	109	De Angelis Ermanno	I	Del Gaudio Nunzia	I	FIAT	1100/103	1958	3	A	GT	1.041,22	659
33°	105	Gianotti Domenico	I	Zanotti Antonella	I	PORSCHE	356 A	1957	2	A	GT	1.073,88	684
34°	121	Molinari Ermanno	I	Molinari Roberto	I	PORSCHE	356 B	1963	4	TOP	GT	1.074,17	659
35°	69	Belotti Matteo	I	Monella Emiliano	I	PORSCHE	356	1953	2	A	GT	1.088,10	702
36°	88	Girardi Alessandro	I	Mastellini Simonetta	I	PORCSHE	356	1955	2	A	GT	1.102,05	711
37°	19	Redaelli Giuseppe	I	Redaelli Nicola	I	ASTON MARTIN	INTERNATIONAL	1931	1	NC	S	1.122,67	857
38°	126	Giacoppo Andrea	I	Grillone Tecioiu Daniela	I	MERCEDES	230 SL	1965	4	A	GT	1.138,50	690
39°	137	Ginesi Stefano	I	Rohr Susanna	CH	PORSCHE	914-6 TARGA	1970	5	A	GT	1.258,00	740
40°	106	Cinelli Emanuela	I	Roselli Elisabetta	I	RENAULT	4 CV	1957	2	A	T	1.317,23	839
41°	68	Houtkamp Rutger	NL	Marini Silvia	NL	PORSCHE	356 1500 S	1953	2	str.	GT	1.363,23	891
42°	96	Viridis Alessandro	I	Giordo Silvia	I	PORSCHE	356 A SPEEDSTER	1956	2	D	GT	1.374,36	881
43°	93	Cellerino Giovanni	I	Pizzi Valentina	I	TRIUMPH	TR2 SS	1955	2	A	GT	1.399,65	903
44°	83	Barba Giovanni	I	Mayer Amelia	I	FIAT	1100/103 TV	1955	2	B	T	1.422,90	918
45°	80	Riboldi Riccardo	I	Riboldi Federico	I	TRIUMPH	TR2 SS	1954	2	A	GT	1.449,14	941
46°	115	Zanni Maurizio	I	Stefanini Luca	I	ALFA ROMEO	1900 C SS SPRINT TOURING	1975	2	-	-	1.549,24	1.006

POS	N°	CONDUTTORE	NAZ	NAVIGATORE	NAZ	VETTURA	MODELLO	ANNO	RAGG	PILOTA	CAT	PEN. COEFF.	PEN. CENT.
47°	132	Pedrali Giovanni	I	Bonomelli Simona	I	MERCEDES	230 SL	1966	5	A	GT	1.689,88	1.018
48°	49	Bonomi Simone	I	Bonomi Tarcisio	I	BMW	328	1939	1	C	S	1.750,01	1.259
49°	119	Minussi Corrado	I	Pietropaolo Ornella	I	ALFA ROMEO	GIULIA SPIDER	1963	4	A	GT	1.897,32	1.164
50°	12	Marini Bruno Giorgio	I	Marini Riccardo	I	BUGATTI	T 40	1929	1	NC	S	1.950,00	1.500
51°	79	Gianotti Loris	CH	Poloni Giovanni	CH	PORSCHE	356 1500	1954	2	str.	GT	2000,46	1.299
52°	32	Cristiano Paolo Cesare	I	Rignanese	I	MG	TA	1936	1	B	S	2.147,44	1.579
53°	76	Von Mozer	NL	Toninelli Lorenzo	I	JAGUAR	XK 120 OTS	1954	2	str.	GT	2.182,18	1.417
54°	81	Monti Luca	I	Vida Marco	I	FIAT	1100/103 TV	1955	2	TOP	T	2.211,85	1.427
55°	77	Mion Nicolò	I	Menegazzo Claudia	I	JAGUAR	XK120 OTS	1954	2	NC	GT	2.260,72	1.468
56°	138	Marcianò Nicoletta	I	Zanetti Elena Giulia	I	ALFA ROMEO	DUETTO	1971	5	C	GT	2.281,14	1.334
57°	75	Reggiani Renato	I	Panera Paolo	I	JAGUAR	XK 120 OTS SE	1954	2	NC	GT	2.333,10	1.515
58°	143	Bortolotti Luca	I	Bompani Maurizia	I	PORSCHE	2.4 S TARGA	1972	6	NC	GT	2.401,12	1.396
59°	63	Gandolfi Flavio	I	Brunori Dino	I	SIATA	DAINA GRAN S	1952	2	NC	GT	2.492,80	1.640
60°	50	Ermini Massimo	I	Carrega Alberto	I	MG	TB	1939	1	NC	S	2.546,48	1.832
61°	9	Ovi Carlo Alberto	I	Ovi Giuseppe	I	Amilcar	CGSS	1928	1	NC	S	2.678,00	2.060
62°	20	Ciresola Giorgio	I	Franchini Stefano	I	FIAT	514 SPIDER	1931	1	D	S	2.720,87	2.077
63°	113	Magnoni Maurizio	I	Vanoni Marisa	I	TRIUMPH	TR3 A SS	1960	3	A	GT	2.792,00	1.745
64°	127	Lavorato Francesco	I	Marini Andrea	I	PORSCHE	911	1965	4	NC	GT	2.960,10	1.794
65°	100	Gaburri Maria	I	Gaburri Luigia	I	FIAT	ABARTH 750	1957	2	NC	GT	3.163,55	2.015
66°	11	Olivieri Luigi	I	X	I	ALFA ROMEO	6C 1750 S VIBERTI	1929	1	NC	S	3.211,00	2.470
67°	92	Tabacchi Emanuele Maria	I	De Ganello Nicolò	I	PORSCHE	356 SPEEDSTER CARRERA GT	1955	2	NC	GT	3.213,15	2.073
68°	89	Gnudi Gabriele	I	Jannuzzi Marco	I	PORSCHE	356	1955	2	NC	GT	3.442,55	2.221
69°	123	Borello Paolo	I	Farsura Maurizio	I	PORSCHE	356 C SC	1964	4	NC	GT	3.460,40	2.110
70°	129	Magionami Elena	I	Maremanni Fabio	I	VOLKSWAGEN	KARMANN GHIA	1965	4	NC	GT	3.912,15	2.371
71°	118	Gagliardi Michele	I	Rocco Matteo	I	PORSCHE	356 B	1962	4	C	GT	4.145,58	2.559
72°	110	Garatti Prati Emanuele	I	Garatti Prati Federico	I	PEUGEOT	203 C	1958	3	NC	GT	4.480,88	2.836
73°	117	Brosch Alexander	D	Brosch Daniel	D	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPRINT SPECIALE	1962	4	str.	GT	5.182,38	3.199
74°	58	Kinzer Dieter	A	Kinzer Gabriela	A	ALFA ROMEO	1900 C	1952	2	str.	GT	5.499,36	3.618
75°	97	Meewis Dolf	B	Groenewegen Frank	D	TRIUMPH	TR3 A SS	1956	2	str.	GT	5.514,60	3.535
76°	64	Wetz Albert	L	Colle Romain	L	ALFA ROMEO	1900 C PININ FARINA	1953	2	str.	GT	5.520,24	3.608
77°	35	Tourneur Vincent	F	Fiat Laure	F	DELAHAYE	135 S LE MANS	1937	1	str.	S	5.762,22	4.206
78°	146	Gussalli Beretta Ugo	I	Benetti Donato	I	PORSCHE	CARRERA RS	1973	6	NC	GT	5.817,99	3.363
79°	116	Mosconi Claudio	I	Umiker Daniele	I	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPIDER VELOCE	1962	4	NC	GT	6.019,92	3.716
80°	67	Carrara Sergio	I	Carrara Sebastiano	I	JAGUAR	XK 120 OTS	1953	2	NC	GT	6.064,92	3.964
81°	57	Tanfoglio Filippo	I	Murgia Manuel	I	LANCIA	S SILURO	1951	2	NC	S	6.692,32	4.432
82°	151	Specchia Silvestro	I	Filippini La Rosa Salvatore	I	MERCEDES	SL 280	1984	7	NC	GT	7.291,92	3.963
83°	103	Mereghetti Marco	I	Mazzucchelli Maura	I	MG A	MG A COUPè	1957	2	NC	GT	7.342,89	4.677
84°	122	Wurzer Michele	I	Greggio Barbara	I	PORSCHE	356 C	1963	4	D	GT	7.781,62	4.774
85°	66	Wilks Christopher	GB	Creech David	GB	JAGUAR	XK 120 OTS	1953	2	str.	GT	8.076,87	5.279
86°	150	Confalonieri Claudio	I	Coggio Daniela	I	CHEVROLET	CORVETTE	1977	7	NC	GT	8.193,33	4.629
87°	16	Comelli Massimo	I	Colpani Mattia	I	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN S	1931	1	NC	S	8.365,66	6.386
88°	74	Bas Ger	NL	Bas Van Oijen Janet	NL	ARNOLD BRISTOL	BOLIDE	1954	2	str.	S	8.406,86	5.459
89°	134	Cocca Luigi	I	Rosoli Enzo	I	LANCIA	FULVIA	1967	5	NC	T	8.668,97	5.191
90°	73	Piesch Christian	D	La Rosa Giuseppe	I	ALFA ROMEO	1900 CSS	1954	2	str.	GT	9.243,08	6.002
91°	142	Paoletti Marco	I	Melzani Anna	I	LANCIA	FULVIA 1.6 HF	1971	5	NC	GT	9.244,26	5.406
92°	87	Damini Maddalena	I	Benzoni Fabrizio	I	MERCEDES	300 SL	1955	2	NC	GT	9.265,90	5.978
93°	61	Gandelli Lauro	I	Beltrami Paolo Lauro	I	LANCIA	ARDEA BERLINA	1952	2	D	T	10.314,72	6.786
94°	141	Luppi Ferruccio	I	Virano Grazia Paola	I	LANCIA	FULVIA 1.6 HF	1971	5	NC	GT	10.395,09	6.079
95°	91	Cellerino Francesco	I	Tonolini Donatello	I	PORSCHE	356 A	1955	2	NC	GT	10.800,40	6.968
96°	101	Valente Stefano	I	Carutti Efsio	I	LANCIA	AURELIA B20 GT	1957	2	NC	GT	10.938,19	6.967
97°	128	Maineri Luca	I	Tanzillo Giovanni	I	TRIUMPH	SPITFIRE MK2	1965	4	NC	GT	10.944,45	6.633
98°	135	Conci Giovanni	I	Rossetto Loredana	I	PORSCHE	911	1969	5	NC	GT	11.534,25	6.825
99°	86	Treccani Daniele	I	Rebuffoni Antonella	I	LANCIA AURELIA	AURELIA B20 GT	1955	2	NC	GT	11.976,85	7.727
100°	60	Decremer Michel	B	Martes Marie Claire	B	ASTON MARTIN	DB2	1952	2	str.	GT	12.427,52	8.176
101°	95	Gaburri Mario	I	Pezzotti Paolo	I	MG	A Roadster	1956	2	NC	GT	12.898,08	8.268
102°	104	Chiarini Maurizio	I	Chiarini Gianni	I	PORSCHE	356 A	1957	2	NC	GT	13.828,56	8.808
103°	22	Ghose Daniel	USA	X	I	ALFA ROMEO	8C 2300	1932	1	str.	S	14.743,08	11.169
104°	70	Cattazzo Ivana	I	Bignotti Sabrina	I	TOPOLINO	500 C	1953	2	NC	T	14.873,13	9.721
105°	102	Franzoni Sergio	I	Maggi Giuseppe	I	MG	A Roadster	1957	2	NC	GT	15.090,84	9.612
106°	139	Marchi Claudio	I	D'Atri Elena Anna	I	CITROEN	D20 PALLAS	1971	5	NC	T	16.746,03	9.793
107°	37	Houtkamp John	NL	Houtkamp Chelly	NL	ASTON MARTIN	2.0 L. SPEED MODEL	1937	1	str.	S	17.156,51	12.523

POS	N°	CONDUTTORE	NAZ	NAVIGATORE	NAZ	VETTURA	MODELLO	ANNO	RAGG	PILOTA	CAT	PEN. COEFF.	PEN. CENT.
108°	1	Hulsbergen Hans	CH	Van De Meij Gert Jan	NL	BENTLEY	3 LITRE	1923	1	str.	S	17.642,30	13.571
109°	54	Rajki Florian	CH	Ferrari Corrado	CH	ALFA ROMEO	6C 2500 SS	1947	2	str.	S	18.358,83	12.489
110°	30	Costantini Diego	I	Caforio Cosimo	I	FIAT	508	1935	1	NC	T	21.598,65	15.999
111°	149	Boccali Giuseppe	I	Boccali Luca	I	ALFA ROMEO	ALFETTA GTV	1976	6	NC	GT	22.330,88	12.688
112°	98	Carozza Mauro	I	Ferrari Maurizio		Alfa Romeo	Giulietta SPIDER	1957	2	NC	GT	24.126,19	15.367
113°	2	Blonk Theda	NL	Van De Meij Henriette	NL	ALVIS	SPEED 20 SB	1934	1	str.	S	24.527,36	18.304
114°	55	Caporali Luciano	I	Paccosi Anna	I	ALFA ROMEO	6C 2500 GT	1950	2	NC	GT	26.464,50	17.643
115°	56	Bakker Michael	NL	Van Pullen H.	NL	LANCIA	AURELIA B20 GT	1950	2	str.	GT	27.639,00	18.426
116°	82	Fuller Stephen	GB	Fuller Beverley	GB	FIAT	1100 TV SPIDER	1955	2	str.	GT	28.169,70	18.174
117°	53	Lo Presto Corrado	I	Maggiore Elena	I	ALFA ROMEO	6C2500 SS	1950	1	NC	GT	30.773,80	20.380
118°	125	Merzario Arturo	I	Taglietti Giorgio	I	ALFA ROMEO	GIULIA SS	1965	4	NC	GT	31.326,90	18.986
NC	169	Ferrari Marcello	I	Tomaselli Paolo	I	ABARTH	1300 SCORPIONE S	1969	5	NC	GT	-	-
Rit.	7	Cavalleri Tiberio	I	Benetti Alessia	I	LANCIA	LAMBDA	1927	1	TOP	S	-	-
Rit.	21	Bocelli Valerio	I	Vittorini Piergiorgio	I	RALLY	S NC	1931	1	A	S	-	-
Rit.	29	Bariselli Gian Mario	I	Marcoccio Ignazio Mario	I	LANCIA	AUGUSTA	1934	1	NC	T	-	-
Rit.	39	Belometti Andrea	I	Vavassori Doriano	I	FIAT	508 C	1937	1	TOP	T	-	-
Rit.	41	Passanante Mario	I	De Alessandrini Raffaella	I	FIAT	508 C	1937	1	TOP	T	-	-
Rit.	43	Di Pietra Francesco	I	Di Pietra Giuseppe	I	FIAT	508 C	1938	1	TOP	T	-	-
Rit.	51	Branderhorst Ad	NL	Branderhorst-Ouwendijk N.	NL	ALFA ROMEO	6C 2500 TOURING S	1942	1	str.	S	-	-
Rit.	59	Finardi Bruno	I	Bassani Valeria	I	ALFA ROMEO	1900 C	1952	2	NC	GT	-	-
Rit.	84	Boglioli Mario	I	Pezzia Enrica	I	LANCIA	AURELIA B20 GT	1955	2	NC	GT	-	-
Rit.	85	Bonomi Aldo	I	Simonelli Angelo	I	LANCIA	AURELIA B24 S	1955	2	D	GT	-	-
Rit.	94	Bontempi Raoul	I	Bontempi Pietro	I	TRIUMPH	TR3 SS	1955	2	NC	GT	-	-
Rit.	133	Foscarini Marco	I	X	-	INNOCENTI	MINI COOPER	1967	5	NC	T	-	-
Rit.	136	Fabbris Romana	I	Ducci Carlo	I	FERRARI	DINO	1970	5	NC	GT	-	-
Rit.	140	Mori Paolo	I	Saracco Lorenzo	I	FIAT	850 SPIDER S	1971	5	NC	GT	-	-
Rit.	170	Bonetti Daniele	I	Zerla Monia	I	LANCIA	FULVIA 1.3 S	1972	6	NC	GT	-	-
NP	31	Battagliola Domenico	I	Piona Emanuel	I	FIAT	508 S BALILLA S	1935	1	TOP	S	-	-
NP	46	Cané Giuliano	I	X	I	LANCIA	APRILIA	1938	1	TOP	T	-	-
NP	131	Chersevani Paolo Maria	I	De Castello Valentino	I	LANCIA	FULVIA 1.3 HF	1966	5	NC	GT	-	-
NP	144	Kuhn Stefano	I	Bricoli Elisabetta	I	INNOCENTI	MINI COOPER 1300 EXPORT	1973	6	NC	T	-	-
NV	5	Ferrari Mauro	I	Ferrari Andrea	I	BUGATTI	T 37	1926	1	NC	S	-	-
NV	8	Shaufler Alexander	A	Borodi Esmeralda	I	ROLLS ROYCE	17 EX	1928	1	str.	GT	-	-
NV	10	Nessi Ferruccio	CH	Nessi	CH	RILEY	9 BROOKLANDS SPEED	1928	1	str.	S	-	-
NV	23	Riboldi Alberto	I	Sabbadini Paolo	I	FIAT	508 S BALILLA S	1933	1	TOP	S	-	-
NV	33	Nardiello Gerardo	I	Grassi Manuela	I	SINGER	LE MANS SPECIAL SPEED	1936	1	NC	S	-	-
NV	36	Rovetta Andrea	I	Saleri Massimo	I	FIAT	6C 1500 S SPYDER	1937	1	NC	S	-	-
NV	78	Roversi Riccardo	I	Bellini Michele Fabio	I	LANCIA	AURELIA B20 GT	1954	2	NC	S	-	-
NV	107	Bertocchi Marco	I	Babina Ivana	I	VOLVO	PV 444 H	1957	2	NC	GT	-	-

CLASSIFICA GENERALE (somma di penalità)

POS	N°	CONDUTTORE	NAZ	NAVIGATORE	NAZ	VETTURA	MODELLO	ANNO	RAGG	PILOTA	CAT	PEN. COEFF.	PEN. CENT.
1°	25	Vesco Andrea	I	Guerini Andrea	I	FIAT	508 S BALILLA SPORT	1934	1	TOP	S	368,50	275
2°	38	Aliverti Alberto	I	Maffi Alberto	I	FIAT	508 C	1937	1	TOP	T	402,78	294
3°	47	Mocerì Giovanni	I	Gentile Gianfranco	I	FIAT	508 C	1939	1	TOP	T	439,24	316
4°	24	Turelli Lorenzo	I	Turelli Mario	I	FIAT	508 S BALILLA S	1933	1	TOP	S	436,24	328
5°	44	Salviato Ezio Martino	I	Moglia Maria Caterina	I	FIAT	508 C	1938	1	TOP	T	452,64	328
6°	45	Barcella Guido	I	Ghidotti Ombretta	I	FIAT	508 C	1938	1	TOP	T	494,04	358
7°	3	Patron Luca	I	Riccardo Rosi	I	BENTLEY	3 LITRE	1925	1	TOP	S	488,80	376
8°	42	Scapolo Alberto	I	Scapolo Giuseppe	I	FIAT	508 C	1937	1	TOP	T	527,45	385
9°	111	Margiotta Antonio	I	Lachiana Valentina	I	VOLVO	AMAZON P120	1958	3	TOP	T	627,26	397
10°	145	Seneci Angelo Tobia	I	Bonera Emanuele	I	INNOCENTI	MINI COOPER 1300 EXPORT	1973	6	A	T	716,22	414

CLASSIFICA COPPA DELLE DAME

POS	N°	CONDUTTORE	NAZ	NAVIGATORE	NAZ	VETTURA	MODELLO	ANNO	RAGG	PILOTA	CAT	PEN. COEFF.	PEN. CENT.
1°	112	Bignetti Bignetti Federica	I	Cherubini Cristiana	I	ALFA ROMEO	GIULIETTA SPIDER VELOCE	1960	3	A	GT	934,40	584
2°	106	Cinelli Emanuela	I	Roselli Elisabetta	I	RENAULT	4 CV	1957	2	A	T	1.317,23	839
3°	138	Marcianò Nicoletta	I	Zanetti Elena Giulia	I	ALFA ROMEO	DUETTO	1971	5	C	GT	2.281,14	1.334
4°	100	Gaburri Maria	I	Gaburri Luigia	I	FIAT	ABARTH 750	1957	2	NC	GT	3.163,55	2.015
5°	70	Cattazzo Ivana	I	Bignotti Sabrina	I	TOPOLINO	500 C	1953	2	NC	T	14.873,13	9.721

GRAN FINALE PER LA

COPPA FRANCO MAZZOTTI 2017

Arrivo, pranzo finale e premiazioni hanno avuto come straordinario scenario l'Aerobase Militare di Ghedi



COPPA FRANCO MAZZOTTI



I vincitori

Andrea Vesco
e Andrea Guerini,
FIAT 508 S BALILLA
SPORT del 1934



Alla destra di Arturo Merzario,
il Direttore di Gara, Lucio De Mori;
a sinistra il Giudice Unico,
Giuseppe Scutra



COPPA FRANCO MAZZOTTI



I secondi classificati Alberto Aliverti e Alberto Maffi, FIAT 508 C del 1937

I terzi classificati Lorenzo e Mario Turelli, FIAT 508 S BALILLA S del 1933



I quarti classificati Giovanni Mocerì e Gianfranco Gentile, FIAT 508 C del 1939

Con Luana Vollero, Dino Brunori e Maria Bussolati Bonera raccontano dell'AIDO





Le vincitrici del Trofeo Mauro Firmo, Emanuela Cinelli ed Elisabetta Roselli, RENAULT 4 CV 1957



Le vincitrici della Coppa delle Dame, Federica Bignetti Bignetti e Cristiana Cherubini, ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER VELOCE 1960



Simona e Marco Paoletti consegnano il Trofeo Roberto Paoletti a John e Chelly Houtkamp, ASTON MARTIN 2.0 L. SPEED MODEL 1937



Luigia e Maria Gaburri consegnano il Trofeo Roberto Gaburri a Luca Patron e Riccardo Rosi, BENTLEY 3 LITRE del 1925



Partecipanti e organizzatori con l'Alfa Romeo 33 e un Tornado del 6° Stormo



COPPA FRANCO MAZZOTTI

Frank e Rob van de Velde consegnano il Trofeo Geert van de Velde a Theo van Esch e Coret Bas TRIUMPH TR2 del 1953



Pranzo e premiazioni si sono svolti in un hangar dei Tornado del 6° Stormo

Il Club Mille Miglia ringrazia il Colonnello Pilota Luca Maineri, comandante del 6° Stormo, per l'ospitalità



COPPA FRANCO MAZZOTTI
EVOCAZIONE DEL 1° GRAN PREMIO BIRROTTI
ARRIVO

AUTOMOBILE CLUB BR

La Duetto del Presidente del Club Alfredo Coppellotti, con Lello Montorsi, all'arrivo a Ghedi.



MADE BLACK®
VERNICIATURA

MADE BLACK®
CONCEPT DIVISION



Dal 1995 verniciatura accessori per abbigliamento.

Via della Castrina, 20/22 - CHIUDUNO (BG) - Tel. 035.4496440

Email: info@madeblack.it - Website: www.madeblack.it

AutoClass

“Vintage and Contemporary Cars”



Showroom:

25031 Capriolo (BS)

Via 4 Novembre, 75

+39 030/7460145

www.auto-class.net

info@auto-class.net

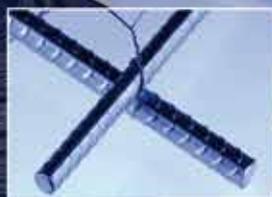
**Mille
Miglia**

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

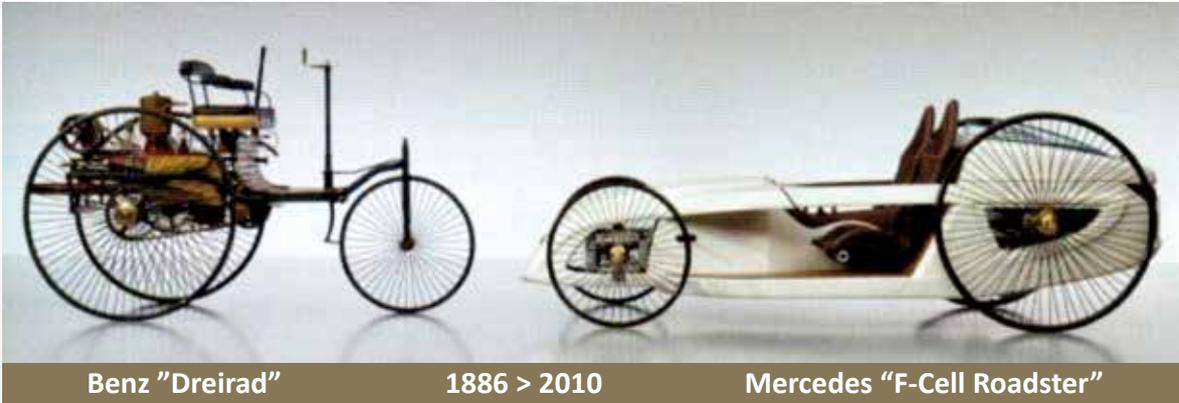
Viale della Scienza, 25 36100 Vicenza - ITALY
Tel. +39 0444 968211 Fax +39 0444 963836
e-mail: info@valbruna.it

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



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 sostenibilità di un Sogno' ad opera del nostro socio belga Dominique Cruyt.

I primi capitoli sono visibili sul nostro sito www.clubmillemiglia1949.eu.

In questo numero della **Freccia Rossa** continuiamo le competizioni con la prima parte dell'anno 1901. Nel **1900** abbiamo visto come una scommessa americana su **1000 miglia** è a l'origine della famosissima Coppa Gordon Bennett e l'inizio dello sviluppo sportivo e industriale inglese in seguito al raid **1000 miles** in Inghilterra e Scozia. Nel 1901 parteciperemo al primo Giro d'Italia automobilistico della storia. Queste pagine scritte in francese sono stato tradotte da Letizia Giani, con l'aiuto di Laura Bonzi e Massimo Meli.



La **Lancia Augusta** di Dominique Cruyt e figlia Julie attraversa il Parco Sigurtà. Questi paesaggi fioriti adornano la strada della **1000miglia** per il più grande piacere dei partecipanti...

1901: INIZIA UN NUOVO SECOLO AUTOMOBILISTICO

All'inizio del 1901 si apriva il primo 'vero' Salone Automobilistico di Parigi, completamente allestito al coperto. Le due precedenti edizioni, quelle del 1898 e del 1899, si erano svolte all'aperto nei 'Jardins des Tuileries' (v.pag.163).

Con quasi 10.000 automobili sulle sue strade, la Francia rappresentava la metà del parco automobilistico europeo e la sua industria copriva più della metà della produzione mondiale. Questo salone, nel nuovissimo 'Grand Palais' inaugurato per l'Esposizione Universale del 1900 (v.pag.200), offrì una superba vetrina alle centinaia di costruttori automobilistici d'Europa e degli Stati Uniti.

Ogni anno, la competizione cominciava con le tradizionali settimane del Sud-Ovest (Pau) e del Sud (Nizza).

Il pubblico seguiva con passione le sfide che lanciavano i nuovi arrivati ansiosi di stravolgere le gerarchie dello sport automobilistico. Correva voce che **Daimler**, malgrado la sua rinuncia dopo l'incidente mortale di Bauer alla Turbie (v.pag.190), sarebbe ritornato alla competizione sotto altro nome e con una vettura rivoluzionaria. A livello tecnico, Emil Jellinek, alias Mr. Mercédès (v.pag.175) e agente del marchio, aveva convinto Wilhelm Maybach di far tesoro di tutti gli insegnamenti tecnici che



si potevano trarre dal dramma di Bauer. A livello di **Marketing**, Jellinek motiva il suo desiderio di tornare alla competizione con un ordine astronomico di 36 veicoli per un valore di più di ½ milione di marchi.

Per la 1ª volta un'automobile girava definitivamente le spalle ai veicoli a cavallo: non si chiamava più **Daimler**, ma **Mercedes**, e avrebbe fatto la sua apparizione in Francia.



Sotto la luminosa tettoia a vetri del 'Grand Palais', il 1° vero Salone Automobilistico di Parigi apriva le sue porte nel gennaio 1901.



FEBBRAIO 1901, LA SETTIMANA DI PAU: FALSA PARTENZA PER MERCEDES

Il 17 febbraio, al 2° 'Grand Prix di Pau' (v.pag.189) sul circuito del Sud-Ovest (335 Km) fece la sua apparizione la **Mercedes** 35HP. Il suo pilota, l'inglese Loraine Barrow, non aveva avuto il tempo sufficiente per conoscere bene il veicolo che era appena arrivato da Cannstadt a Pau in treno. Approfittando di una breve sosta a Parigi, alcune prove avevano già rivelato dei difetti alla trasmissione che fu corretta in fretta ma invano perché a Pau, la nuova frizione bruciò sulla linea di partenza.



Foto scattata durante il tragitto tra la stazione di Pau e la 'falsa partenza' della Mercedes di Barrow.

Con l'assenza di questo nuovo sfidante, non rimanevano che le **Panhard & Levassor** a contendersi gli allori. Girardot e Maurice Farman si lasciarono andare ad un duello senza esclusione di colpi. Mentre si trovava in testa Girardot corse giù per un pendio a 100 Km/orari per finire su un cumulo di pietre. Non gli rimase che raggiungere il traguardo a rallentatore con un assale storto. Ormai solo in testa, Maurice Farman (foto in basso) completò i 340 Km alla media di 76 Km/orari.

A rimarcare le notevoli prestazioni delle vetture leggere: la **Darracq** 12cv da 425 Kg nella categoria '400-650 Kg' (63 Km/orari) e la **Renault** 8cv da 340 Kg nella categoria '>400 Kg' (53 Km/orari). Louis Renault ostentò una certa fiducia nell'affidabilità della sua vetturetta, che lo ricondusse poi sulla strada per Parigi (900 Km).



MARZO 1901, LA SETTIMANA DI NIZZA: VERA PARTENZA PER MERCEDES

Un mese dopo Pau, la 'Settimana di Nizza' offrì a **Mercedes** l'occasione di rifarsi. Emil Jellinek, l'iniziatore di questa nuova vettura (v.pag.175), non si sarebbe lasciato sfuggire questa opportunità nel suo feudo. Concepita da Maybach nella primavera del 1900, fu terminata in ottobre e, dopo qualche settimana di prove, spedita a Nizza il 22 dicembre successivo.



Per Jellinek, l'annuncio dell'arrivo della 1ª Mercedes era come un regalo di Natale, soprattutto perché adesso portava ormai 'ufficialmente' il nome di sua figlia. Per farla conoscere prima della 'Settimana di Nizza' ne moltiplicò le uscite intorno a Monaco.

Dopo l'insuccesso di **Mercedes** a Pau, era importante per Jellinek vincere senza lasciare di dubbi: fin dalle partenze di Nizza-Aix-en-Provence-Salon-Nizza (392 Km), la **Mercedes** 35HP di Wilhelm Werner aumentò il divario sulle inseguitrici, la **Rochet-Schneider** 28cv (Degrais) e la **Mors** 24cv (de Caters) e le distanziò di circa una mezz'ora all'arrivo.

Da sottolineare le vittorie della **Darracq** 12cv di Henri Farman (foto) nelle 'Vettuette' e soprattutto quella del triciclo **Gladiator** 6cv (foto) di Demester nei 'Motocicli', quest'ultimo concedendo soltanto 9' alla **Mercedes** di Werner.





La **Mercedes 35HP** al controllo di Cannes.

La **Mercedes 35HP** di Werner non si accontentò di vincere la prova di durata. Vinse anche la corsa in salita di La Turbie e la 'corsa del Miglio' sulla Promenade des Anglais.

Con queste tre prime vittorie, **Mercedes** segnò la storia, dal momento che mai una vettura straniera aveva vinto una corsa sul territorio francese.



I tradizionali costruttori francesi abituati agli onori, si accontentarono di vincere le corse per 'turisti'. Malgrado questa magra consolazione, Peugeot non esitò a sfruttarla nella sua pubblicità!

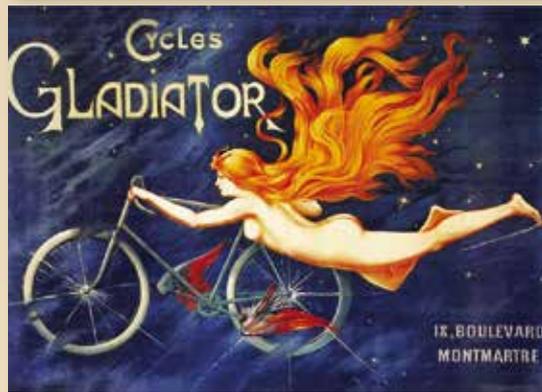
Il bilancio della settimana di Nizza era quello di aver consacrato due trionfi:



» quello della **Mercedes 35HP**, che aveva vinto tutto tranne il chilometro lanciato (Coppa Rothschild) dove alla velocità di 86 Km/orari, fu superata solo dalla **Gardner-Serpollet** alla velocità di 94,6 Km/orari, una vettura a vapore estremamente più performante sulle cortissime distanze.

» quello di Alexandre Darracq, che aveva due buoni motivi per essere soddisfatto: una vittoria con la **Darracq** nella categoria 'Vetturette' e un'altra con il triciclo **Gladiator** nei 'Motocicli'.

Occorre ricordarsi che A. Darracq aveva originariamente costruito biciclette con i marchi **Perfecta** e **Gladiator**, che erano molto apprezzati dai campioni di ciclismo dell'epoca e sebbene questo sport fosse ancora esclusivamente maschile, A. Darracq non esitò a illustrare le sue pubblicità con un gusto molto femminile.



Inoltre gli organizzatori non dimenticavano più l'aspetto femminile visto che il programma della settimana si sarebbe concluso con il Concorso di Eleganza a Monaco e il Corso Fiorito a Nizza.



Riconosciamo Mercédès Jellinek, eterna musa delle ribattezzate Daimler tedesche, dedicarsi al tradizionale lancio dei fiori lungo il Corso Fiorito.



27 APRILE-12 MAGGIO: GIRO D'ITALIA

Nel giugno del **1900**, in occasione della Corsa di Padova (v.pag.202), Roberto Biscaretti, presidente dell'Automobile Club di Torino, lanciò l'idea di un 'Giro d'Italia' sul modello dell'inglese **'1000miles trial'** (v.pag.205). L'idea di una corsa di velocità fu subito abbandonata in favore di una competizione 'dimostrativa' pudicamente nominata 'passeggiata'. Questo tipo di propaganda itinerante per l'automobile doveva attrarre le simpatie del pubblico e al tempo stesso lanciare un segnale forte alle autorità italiane, che stavano preparando un regolamento automobilistico retrogrado, che lo stesso Biscaretti riuscì a sospendere.

L'entusiasmo che il 'Giro' suscitò fu immediatamente trasmesso dai giornalisti del **Corriere dello Sport**, della **La Gazzetta dello Sport**, della rivista **L'Automobile** e soprattutto del **CORRIERE DELLA SERA**, che ne accettò il patrocinio. Il comitato organizzatore includeva diverse personalità, tra cui la contessa Albrizzi (v.pag.204) e, per aggiungervi un tocco turistico, Federico Johnson, direttore del Touring Club d'Italia.

Per Giovanni Agnelli, l'idea di un 'Giro' di tale levatura era 'pura follia' visto che l'industria italiana era ancora impreparata. Ma quando il progetto iniziò a prendere forma, fu tra i primi a reagire individuandovi una formidabile opportunità e *'far a tutti costi bella figura'*:

- » espandendo la gamma a suon di ore di straordinario: alla 8HP (2-cil., 1082cc, 10cv) ultimo modello dell'epoca di Aristide Faccioli, l'ideatore delle vetture **Ceirano**, si aggiunse una 12HP (4-cil., 3468cc, 16cv), 1° modello del nuovo direttore tecnico Giovanni Enrico;
- » esplorando tutto il percorso del 'Giro' in pieno inverno malgrado il freddo con il suo pilota-meccanico Felice Nazzaro;
- » lanciando una campagna pubblicitaria (qui 'la prima' della rivista del suo amico e copilota Cesare Goria Gatti) che invitava i candidati al 'Giro d'Italia' a trasmettere l'ordine per una **F.I.A.T.** senza esitazioni affinché potesse essere consegnata in tempo.

Questo colpo di **Marketing** portò i suoi frutti visto che nove **Fiat** si trovarono sulla linea di partenza, più numerose delle **Peugeot** e **Panhard & Levassor** assieme!



Sebbene il regolamento fosse preciso, alcune delle sue disposizioni avevano ben poche probabilità di essere rispettate, ancor meno in Italia:

- » l'obbligo di seguire la carovana in ordine di numero, senza mai superare;
- » il divieto di lanciarsi in sfide individuali di velocità in corsa su strada;
- » una media massima da 20 e 30 Km/orari imposta per ciascuna delle due categorie.

In verità nessun concorrente avrebbe accettato una limitazione che anche dei ciclisti amatoriali avrebbero rifiutato. Pertanto, sebbene non si trattasse di una corsa di velocità, alcuni cronisti cronometrarono la velocità della **Fiat** di Nazzaro ad una media di 42,7 Km/orari!

Il Giro d'Italia si correva in 13 tappe per un totale di 1642 Km. Questa distanza di quasi 1000 miglia, così come le frecce che sono impresse sulla targa dell'evento, non sono precursori della 'freccia rossa' del 1927?



Per quanto riguarda l'aspetto logistico, anche se tutto era stato previsto, la realtà risultò ben diversa:

» Con l'aiuto dei clubs regionali furono affissi due mila manifesti sull'itinerario invitando la popolazione a tenere i cani a guinzaglio e soprattutto a sorvegliare i bambini: consigli che non sempre purtroppo furono seguiti!

» Un contributo di 95 lire copriva tutte le spese logistiche, inclusa la spedizione in treno alle fermate dei bagagli e della benzina (ad eccezione del costo della benzina*). In verità nessun bidone di benzina arrivò nel tempo previsto, tanto che i meccanici, non appena terminata la manutenzione dei veicoli la sera, partivano alla ricerca del prezioso liquido nelle drogherie fino a tarda notte.

Durante questo 'Giro', come spesso accade in Italia, quando si fu vicino al caos totale, tutto finì per sistemarsi intorno ai piaceri culinari e agli avvenimenti turistici.

Il 27 aprile alle 6:30 del mattino le vetture lasciarono il Parco del Valentino (Torino) dal Ponte Isabella, per le sei prime tappe verso Roma con fermate a Genova, La Spezia, Firenze, Siena e Civitavecchia.

L'ora del mattino e il brutto tempo avevano scoraggiato non soltanto gli spettatori ma anche i fotografi.

Su l'unica foto esistente della partenza sulle strade inzuppate di Torino, due pedoni osservano la Fiat 8HP n°22 del conte Bricherasio.



La pioggia torrenziale fu causa anche di confusione alla partenza: nessuno rispettò infatti l'orario, tantomeno l'ordine previsto.

La 1ª tappa passava da Asti e Alessandria prima di entrare in Liguria dove le burrasche di vento e i torrenti di fango raddoppiarono di intensità. Tuttavia queste intemperie non impedirono al **CORRIERE DELLA SERA**, il principale sponsor dell'evento, di fare un reportage euforico di questa 1ª giornata.



Al contrario della realtà piovosa, questa illustrazione idilliaca nel supplemento settimanale del giornale sponsor, dà illusione di una 1ª tappa sotto il sole e davanti ad una folla piena di allegria.

ING. EMANUEL DI A. ROSSELLI
FABBRICA DI AUTOMOBILI E MOTORI
Via Baretto, 2 - TORINO - Via Nizza, 29

Motori "Lilliput", 1 HP applicabili a biciclette.
Motociclette 1 a 5 HP. da corsa e da passeggio.
Motori "Optimus",
3, 7-12-24 HP. per automobili, imbarcazioni
impianti fissi, ecc.

Vetture, Veturlette, Triveturlette
Accessori
Carica accumulatori
Numerosi attestati a disposizione.
Sala Esposizione.
Cataloghi a richiesta.

PARTENZA PER ROMA

Su 72 iscritti, 32 vetture – di cui 4 equipaggi stranieri – si presentarono alla partenza a Torino**:

- » 14 vetture italiane : **Fiat** (9), **Rosselli** (2), **Ceirano, Marchand** e **Isotta-Fraschini** (su licenza **Renault**);
- » 18 vetture straniere: **Panhard & Levassor** (4), **Peugeot** (4), **Renault** (3), **Mors** (2), **Benz, Daimler, Darracq, De Dion-Bouton** e **Delahaye**.

* Precisiamo che una notte in hotel costava 3,50 lire e 1 litro di benzina +/-1,50 lire, l'equivalente del salario di un operaio.

** Nove altri concorrenti partiti da Roma e da Napoli si ricongiunsero alla carovana direttamente a Firenze



Il meteo fece ben presto le sue prime vittime: cinque equipaggi, scoraggiati dalle condizioni climatiche, piuttosto che abbandonare, caricarono i loro veicoli sul treno a Genova per ricongiungersi con la carovana a Firenze.

Alla partenza di Genova, il brutto tempo era sempre là, ma non il rifornimento di benzina. Per alcuni la ricerca notturna di carburante era durata fino al mattino e iniziarono la seconda tappa con 4 ore di ritardo.



Sulla strada di ghiaia verso La Spezia, Vincenzo e Antonio Fraschini (due Renault 5CV) e Enrico Maggioni (Delahaye 10CV a baldacchino) si fermarono sulla cima del Passo del Bracco (610m): forse per ammirare il paesaggio delle 'Cinqueterre' nella nebbia?

Durante la 3ª tappa La Spezia-Firenze, il sole fece la sua apparizione, ma la benzina non ancora. La caccia al carburante e i ritardi che causava erano l'assillo di tutti, perché, isolati dalla carovana, si finiva per diventare facile preda degli abitanti dei villaggi che, animati dall'entusiasmo, invadevano la strada e costringevano i ritardatari a una fermata extra.

Dopo la Versilia, bastava guardare la torre pendente di Pisa per prendere la direzione di Firenze. Ma per Bricherasio, la capitale toscana era ancora lontana e finì la benzina a Pontedera.... La perdita di tempo non era però molto importante perché il giorno seguente era di riposo: riposo per i meccanici, sì, ma non per la salute dei partecipanti!

Dopo la colazione al 'Gran Caffé Doney' nella Palazzina Reale, luogo di levatura della mondanità fiorentina, si proseguì con un banchetto al ristorante Gambrinus.



Alle Cascine, si riconosce una Peugeot tipo 17 che nasconde una Fiat 8HP davanti la Palazzina Reale. Sulla foto sotto la carovana partì in fila indiana per il centro di Firenze.



Il Gambrinus si trovava nell'attuale Piazza della Repubblica: questo luogo fu prima foro romano e mercato medievale per diventare nel XIX° secolo Piazza Vittorio Emanuele II, dove la statua del re troneggiava sul suo cavallo in uno scenario pomposamente pianificato a detrimento dei sublimi resti dall'antica Roma al Rinascimento!

Se la benzina ancora mancava alla partenza per Siena, l'approvvigionamento di vino, formaggio e salumi non sembrava porre alcun problema nella regione del Chianti. Anche l'Osservatore Cattolico si felicitò per lo stop alla Certosa di Firenze dove la 'pia visita' fu accompagnata da una degustazione del liquore dei Cistercensi, e aggiunse «...ci hanno fatti amici del vino di Chianti veramente eccellente».



Dall'alto della sua Fiat 12HP, dietro la Fiat 8HP, Carlo Biscaretti rende omaggio ai vigneti del Chianti.



Alle porte di Siena, una folla paragonabile a quella dei giorni del 'Palio' attendeva l'entrata dei cavalli d'acciaio.

La folla era ugualmente presente nei villaggi, obbligando i piloti alla massima attenzione. In caso di sosta, diventava impossibile sfuggire ai discorsi delle autorità locali e alle degustazioni del territorio che cominciavano ad appesantire le stomaco.... e le sospensioni!

Nessuno aveva la possibilità di sottrarsi agli eccessi di ospitalità. Anche A.G. Bianchi, che seguiva la corsa su una **Fiat** per il **CORRIERE DELLA SERA**, arrivò in ritardo a Civitavecchia. Fu costretto ad assistere da solo a un banchetto e un magniloquente discorso del sindaco.



Partenza per Roma davanti al Grand Hotel di Civitavecchia.

A Castel Guido sulla Via Aurelia (foto in basso), si formò un raggruppamento a 20 Km da Roma alla presenza di Re Vittorio

Emanuele III e di Prospero Colonna, sindaco di Roma ed erede di una prestigiosa famiglia che contava almeno tre papi.



Scortata da numerosi ciclisti, la carovana reale avrebbe vissuto due giornate di grandiosi ricevimenti dal Quirinale al Campidoglio con gli onori della guardia. Quanto al tradizionale banchetto quotidiano, questo fu ancora una volta impreziosito dal discorso dell'instancabile Roberto Biscaretti di Ruffia, che, secondo le statistiche giornalistiche, lo avrebbe pronunciato 36 volte durante questo 'Giro'!



Suo figlio, Carlo Biscaretti*, per ogni tappa aveva fatto uno schizzo dell'itinerario e dei monumenti turistici (qui la 6a tappa verso Roma).

RITORNO VERSO MILANO

Il ritorno verso Milano faceva tappa a Perugia, Rimini, Bologna, Padova e Brescia davanti ad un pubblico che, avvisato dalla stampa, si era presentato ancora più numeroso.



Ad ogni fermata in campagna, piloti e paesani prendevano tempo per scambiarsi le idee non solo sul futuro della locomozione, ma anche sulla meccanizzazione agricola, decisamente in ritardo rispetto all'automobile per ragione di costi (le fattorie erano troppo piccole) e di difficoltà tecniche.

*In seguito disegnò l'emblema di **Lancia** che fu adottato nel 1911.



INSERTO



INSERTO

Poco dopo Bologna, la festa fu, ahimé, brutalmente interrotta dalla fatalità. Sfuggendo all'attenzione dei genitori, una bimba di 11 anni si avventurò imprudentemente sulla strada al passaggio della **Panhard & Levassor** di Ugobaldi Tonietti. Posto immediatamente fuori causa dal Procuratore, il pilota si comportò in maniera esemplare moltiplicando gli atti di generosità, aiutato in questo da tutti i partecipanti. Per onorare la vittima fu costruita una casa per i giovani nel paese di Altedo.



Fu con la tristezza nel cuore che riprese il cammino con attraversamento del Po a Pontelagoscuro-Ferrara (foto della **Fiat 8HP** dell'Ing. Bossi).

Approfittando della giornata di riposo a Padova, la Contessa d'Albrizzi (v.pag.204) organizzò un'escursione lungo il Brenta: in tram prima, con il calesse poi, verso l'elegante Villa Moschini a Stra (foto), per riprendere il 'vaporetto' a Fusina fino a Piazza San Marco a Venezia.

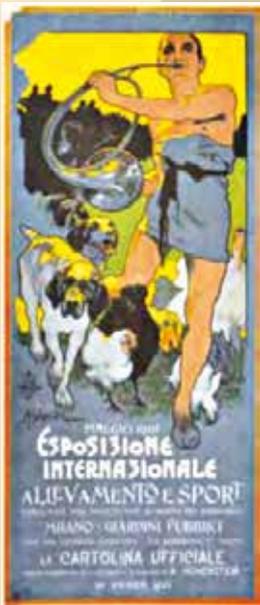


Sulla strada da Padova a Brescia, numerosi ciclisti sfidarono la pioggia battente per scortare gli automobilisti.

Infine il 12 maggio alle 27 vetture superstiti del 'Giro' se ne aggiunsero altre 24 venute loro incontro a Lodi per entrare trionfalmente a Milano (foto) sotto lo stesso diluvio di quello della partenza a Torino.



Giro d'Italia: Marketing o Laboratorio?



Sul piano del **Marketing**, **Fiat** non era il solo marchio ad approfittare del 'Giro'. Tutti, ivi compresi i costruttori stranieri, come **Panhard & Levassor** (rappresentato da G. Ceirano, v.pag.184), avevano sfruttato questo evento con risonanza internazionale, tanto più che all'uscita della parata davanti al Duomo e in Corso Vittorio Emanuele, le vetture si riunirono alla 1ª Esposizione Automobilistica Internazionale di Milano (che si chiamava ancora 'Esposizione Internazionale Allevamento e Sport'): all'interno dei 6000 mq di giardino, lo stand più grande era quello di **Ricordi** (più marchi dei quali la **Ricordi-Benz**, v.pag.204), ma la storia automobilistica ricorderà soprattutto il prototipo di un debuttante di 19 anni, la **Bugatti & Gulinelli** tipo2 (v.pag.236).

Per Giovanni Enrico, che aveva sostituito Aristide Faccioli in **Fiat**, il 'Giro' era il **Laboratorio** ideale per la sua prima opera, la **Fiat 12HP**. Con 9 **Fiat** alla partenza e 9 **Fiat** all'arrivo, Agnelli, che dimenticò subito essersi opposto all'idea di questo 'Giro' (v.pag.221), conobbe il suo primo grande trionfo industriale. Sessanta anni dopo, sotto il regno di Ranieri III° di Monaco, grande collezionista di automobili, il Principato rese omaggio alla **Fiat 8HP** di 1901 con l'emissione di un francobollo.



Al ritorno dal 'Giro', Roberto Biscaretti posa fieramente a fianco della sua **Fiat 12HP**: l'Ing. Enrico ne produrrà un centinaio, apportandovi dei miglioramenti come la sostituzione della serpentina di raffreddamento con un radiatore.



Tra gli omaggi ai partecipanti, questa medaglia-ricordo dove si distinguono gli edifici delle principali tappe di Torino, Roma e Milano.

29 MAGGIO, PARIGI-BORDEAUX (527 KM) E 2^A COPPA GORDON BENNETT

La 1^a Coppa Gordon Bennett era stata un fallimento (v.pag.192). Eppure l'idea di una Coppa Internazionale, dove le automobili erano interamente prodotte nei paesi che rappresentavano, aveva di tutto per compiacere il nazionalismo diffuso dell'epoca. L'ACF decise quindi di rilanciare questa Coppa gemellandola con una corsa rinomata come la Parigi-Bordeaux. Inoltre l'organizzazione di due concorsi in simultanea facilitava l'ottenimento delle autorizzazioni da un'amministrazione ostile, che moltiplicava le formalità in modo eccessivo.



*Nel cuore della notte e fin sulla linea di partenza delle due competizioni, questa **Liberia** con motore **Aster** 6 ½ cv (effimera vetturessa francese del 1900-1902), non sfuggirà ai controlli ripetuti di brigadieri e commissari.*

Come già accaduto nel **1900**, man mano che ci si avvicinava al giorno della partenza, la lista dei partecipanti alla Coppa Gordon Bennett si dissolveva come neve al sole:

» in Germania: oltre alle due **Daimler** selezionate d'ufficio, il terzo posto sarebbe stato assegnato al migliore tra **Dürkopp** e **Benz** alla conclusione della corsa di Mannheim-Pforzheim, ma entrambe rinunciarono a partecipare per preparare al meglio la corsa seguente Parigi-Berlino (v.pag.229). Quanto a **Daimler**, rinunciò sotto pretesto che le sole **Daimler-Mercedes** disponibili in Francia, quelle che avevano trionfato a Nizza a marzo (v.pag.220), nel frattempo erano state vendute.

» in Inghilterra, **Wolseley**, **MMC** e **Napier** si erano dichiarate candidate, ma...

- **Wolseley** rinunciò rapidamente;
- **Motor Manufacturing Co**: dopo un promettente inizio al **1000miles 'trial'** (v.pag.213), **MMC** preparò una vera vettura da corsa per la Coppa Gordon Bennett, ma il suo motore, rimaneggiato con 4 monocilindri **De Dion-Bouton**, mancava completamente di affidabilità.



*Questa **MMC** da corsa non lasciò mai l'Inghilterra. Anzi peggio non partecipò mai ad una minima competizione.*

- Con **Napier** d'altra parte, si sarebbe visto quello che si voleva vedere, dal momento che tutta la stampa annunciava il più grande motore mai montato su una vettura (4-cil. 16.313cc da 50cv). Sfortunatamente ai test, il sovrappeso del motore ebbe la meglio sulla fragilità degli pneumatici 'made in England' e fu necessario sostituirli 'in extremis' con pneumatici francesi. Perdendo la sua 'qualità 100% inglese', la **Napier** non era più conforme al regolamento (v. pag.188) e questa fu l'esclusione della sola vettura straniera rimanente.

Fu così che la Coppa Gordon Bennett, definita 'Internazionale', finì per ridursi nel 1901 ad un monologo 'franco-francese' tra due **Panhard & Levassor** e una **Mors**.



*Per non aver fatto un viaggio a vuoto in Francia, **S. E. Edge**, l'escluso dalla Coppa Gordon Bennett, prese il via alla corsa gemella Parigi-Bordeaux, ma la frizione non sopportò meglio il peso e la potenza della **Napier** degli pneumatici inglesi originari.*



INSERTO



Per non farli affogare nella marea dei 63 partenti della Parigi-Bordeaux, i tre partecipanti della Coppa Gordon Bennett furono fatti partire per primi davanti a tutti gli altri.

Rapidamente le due **Panhard & Levassor** di Charron e Girardot furono superate, una per noie alle valvole, l'altra a causa della frizione difettosa. Nel frattempo le due **Mors** avevano preso il largo in ognuna delle due competizioni: quella di Levegh nella Gordon Bennett che passava in testa a Tours davanti la n°18 di Fournier (foto), leader della Parigi-Bordeaux.



Per precauzione, l'attraversamento delle città (come qui a Tours) si faceva dietro la bicicletta di un commissario.

Dopo Tours, Levegh, inebriato dal suo vantaggio, volle forzare l'andatura a circa 100 Km/orari, ma per evitare un canaletto di scolo sulla strada, perse il controllo della sua **Mors**, che si fermò con l'assale anteriore storto e la coppa lacerata.

Con questo abbandono non rimaneva in corsa che la **Panhard & Levassor** di Girardot per vincere la Coppa Gordon Bennett... a patto di raggiungere Bordeaux. *'Vincendo senza pericolo si trionfa senza gloria'*: questo fu il caso di Girardot tanto più che nella classifica combinata delle due prove, fu preceduto da nove concorrenti della Parigi-Bordeaux !



Girardot vinse la 2a Coppa Gordon Bennett a 59 Km/orari, una prestazione molto modesta per una 40cv (4-cilindri separati, 7.433cc).

In effetti, la vera gara si era svolta lontano davanti a Girardot con:

- » la **Mors** di Fournier (vecchio meccanico di Charron, v.pag.195) vinse la Parigi-Bordeaux (media di 85 Km/orari) con un anticipo di 2h40' su Girardot (10°);



La **Mors** vittoriosa (4-cil. 10.087cc, 60cv) precedeva sette **Panhard & Levassor**.



- » Il secondo, a mezz'ora da Fournier, era Maurice Farman su **Panhard & Levassor**;
- » 6° e vincitrice nella categoria 'vetture 400-650 Kg', la **Panhard & Levassor** di Giraud (4cil. 3308cc 12cv);



Anche la **Panhard & Levassor** leggera (12cv) di Giraud precedeva la potente **Panhard & Levassor** (40cv) di Girardot di 42 minuti!



- » nelle 'vetturette', la vittoria fu di Louis Renault su **Renault** con motore **De Dion-Bouton** (monocilindrico 1021cc, 8cv) alla media di 58 Km/orari, appena meno veloce di Girardot.



Con 4 **Renault** alla partenza e 4 **Renault** all'arrivo, il successo dei fratelli Louis (n°55) e Marcel (n°56) ebbe una grande ripercussione.





Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per auto storiche

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

23 - 29 settembre 2018

www.raidetna.it



www.arancerossediscilia.it



Automobile Club d'Italia
SPORT



Lufthansa
Nonstop you



PORSCHE
Centro Porsche Catania

IL MONDO BERETTA NEL CUORE DI MILANO.



Beretta Gallery - Via Hoepli 3.
Il puro stile italiano celebra l'outdoor.

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



beretta.com



estore.beretta.com

BERETTA
GALLERY