

LA FRECCIA ROSSA



TUTTE LE NOTIZIE DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE





Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per auto storiche
e
Porsche Tribute

24 - 30 settembre 2017



Automobile Club d'Italia
SPORT



Lufthansa
Nonstop you



PORSCHE
Centro Porsche Catania



FIRRIATO
Terroir Autentico



UniCredit

Casa delle Terre Feudi



FEGOTTO

www.arancerosedisicilia.it



elenka

AL TORRECAVO
PERGUSA



Miglia Solidali ↳ 2017



Per raggiungere un importante traguardo,
siamo pronti a percorrere 1000 Miglia.

UBI Banca, Trophy Sponsor di 1000 Miglia 2017, vuole contribuire concretamente a promuovere la ricerca scientifica sui tumori pediatrici condotta dai ricercatori AIRC, a favore dei bambini di tutto il mondo.

Grazie alla splendida Mercedes "Ali di Gabbiano" di Bonera Group inviteremo il pubblico della *corsa più bella del mondo* a sostenere con noi questo importante progetto.

Partecipa anche tu a #migliasolidali2017. Scopri come donare su ubi1000.com



Rendiamo il cancro sempre più curabile.



Mille Miglia 2017
BRESCIA
ROMA
BRESCIA
18-21
MAGGIO/MAY

UBI Banca
Fare banca per bene.

LA FRECCIA ROSSA

Rivista del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Esce quando necessario
n. LIV - Maggio 2017

Direzione Editoriale: Paolo Mazzetti

Testi: Daniele Bonetti, Dominique Cruyt e Federica Tosarello

Fotografie: Luigi Cocca, Roberto Deias, Max Falsetto, Franco Lucini, Renè Photo, 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:

La Isotta Fraschini di Aymo Maggi e Bindo Maserati, prima vettura a prendere il via nella prima Coppa delle Mille Miglia del 1927

SOMMARIO n° 54 Maggio 2017

21-22 ottobre 2017 Coppa Franco Mazzotti	3	1000 Miglia Srl Tra passato e futuro la Mille Miglia festeggia 90 anni	36
Prenatalizia I riconoscimenti annuali del Club	6	Cronache del Club Mille Miglia	40
Tributo ai fondatori Il novantesimo compleanno della Freccia Rossa	13	La Mille Miglia tra la gente Concorso fotografico Bruno Boni Mille Miglia 2017	42
UBI Banca lancia la carta di credito Hybrid 1000 Miglia	17	Mille Miglia: Il Mito della Velocità Esposta la Ballot che vinse il primo Gran Premio d'Italia	47
Torna la Mille Miglia solidale Promossa da UBI Banca per AIRC	19	La nascita di un mito 90 anni di 1000 Miglia 1927-2017	50
Mille Miglia 2017 Su 705 iscrizioni 450 vetture celebrano il compleanno della Freccia Rossa	23	Scuderia Brescia Corse Rinnovato il Consiglio direttivo	55
		L'automobile: sostenibilità di un sogno Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione	62



www.motorstorica.com





Comune di Gussago



Comune di Capriolo



Comune di Chiari



PROVINCIA DI BRESCIA
Il Presidente



COMUNE DI BRESCIA



Comune di Cazzago S. Martino



Città di Desenzano



Comune di Sirmione



Comune di Sirmione

Trofeo

UBI Banca



Adrenaline 24h reggink!

OFFICIAL PHOTOGRAPHER

NOVAMOBILI

TUSCANY CHIANTI CLASSICO
VILLA TRASQUA
OFFICIAL WINE MILLE MIGLIA



GB GNUDI BRUNO spa

SCUDERIA
Classiche
Consulting | Sales | Events
www.scuderiaclassiche.com

RUBINETTERIE BRESCIANE

21 - 22 OTTOBRE 2017

Peli Porte sezionali

INIRA
extended life components

IX COPPA FRANCO MAZZOTTI

ACCIAIERIE VALBRUNA
High quality is our standard
www.valbrusa-stainless-steel.com

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

MAST



MADE BLACK
CONCEPT DIVISION



SILVIO DELL'AGLIO
ARMATURE ELETTROSALDATE
ELECTRICALLY SOLDERED SCAFFOLDINGS

AUTOMOBILI D'ECCEZIONE.
PROVE CRONOMETRATE
SULLE PISTE DELL'AEROPORTO
MILITARE DI GHEDI, PRANZO
NEGLI HANGAR DEI TORNADO
E SERATA SUL LAGO DI GARDA
CON PERNOTTAMENTO A SIRMIONE.
ARRIVO A CHIARI IN VILLA MAZZOTTI

AutoClass
Sogni in movimento

GRUPPO SQUASSABIA
arredamento design architettura

INDUSTRIAL COMPONENTS

MOTORSTORICA

British Racing Green
Quality Spare Parts

CAVALLI elettroerosioni

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



21 - 22 OTTOBRE 2017 IX COPPA FRANCO MAZZOTTI

DISCOVER THE HERITAGE OF THE "FRECCIA ROSSA" FOUNDERS

REGULARITY RALLY VISITING THE BRESCIA, GARDA AND FRANCIACORTA AREA



PROGRAM OF THE NINTH EDITION:

FRIDAY 20th OCTOBER (facoltativo)

- Ore 17:00 - 19:00 Check-in at the Mille Miglia Museum
- Ore 20:00 Pre race dinner, Overnight stay in Sirmione

SATURDAY 21th OCTOBER

- Ore 7:30 - 10:00 Administrative checks and technical scrutineering Museo Mille Miglia, Brescia.
- Ore 10:00 Drivers briefing with the race director
- Ore 10:30
 - C.O. 1: Start of the race Museo Mille Miglia, Brescia.
 - Time trials Museo Mille Miglia, Trofeo G. Marzotto.
 - Time trials Monte Netto, Trofeo R. Paoletti.
 - Time trials at the Military Airport of Ghedi, Trofeo Diavoli Rossi.
- Ore 13:00
 - Lunch in the Tornado Hangar of the 6th flight formation.
- Ore 15:45
 - C.O. 3: Timing point at Solferino
 - Time trials at Pozzolengo, Trofeo Roberto Gaburri.
- Ore 17:45
 - C.O. 4: Timing point at Sirmione del Garda.
 - Aperitiv in the Castle of Sirmione.
 - Dinner and overnight stay in Sirmione del Garda.



SUNDAY 22th OCTOBER

- Ore 8:00
 - C.O. 5: Start from Sirmione.
 - Time trials at Desenzano del Garda.
 - Time trials at Museo Mille Miglia, Brescia.
 - Time trials at Gussago, Trofeo G. Munaron.
- Ore 10:00
 - C.O. 6: Timing point at Gussago.
 - Time trials at Gussago, Trofeo Rubinetterie Bresciane.
 - Time trials at Rodengo Saiano.
 - Time trials at Calino, Trofeo Aymo Maggi.
 - Time trials at Rovato, Trofeo British Racing Green.
 - Aperitiv at Capriolo
 - Time trials a Capriolo.
 - Time trials a Chiari nel Parco di Villa Mazzotti, Trofeo Raoul Patrizi.
- Ore 12:45
 - C.O. 7: Arrival at Chiari, Villa Mazzotti, residence of Franco Mazzotti.
 - Lunch, prize giving and closure ceremony

21-22 Ottobre 2017

LA COPPA FRANCO MAZZOTTI

RICORDA IL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

**IL CLUB MILLE MIGLIA PENSA AL FUTURO:
E, DOPO IL SUCCESSO DELL'ULTIMA
EDIZIONE, È GIÀ STATA MESSA IN MOTO
LA MACCHINA ORGANIZZATIVA CHE
PORTERÀ IL NOSTRO SODALIZIO A VIVERE
UN'ALTRA BELLA EDIZIONE DELLA COPPA
FRANCO MAZZOTTI.**

Proprio in quest'ottica la Coppa Mazzotti guarda al futuro e prosegue sulla strada intrapresa nello scorso anno: quest'anno, la nona edizione della gara sarà il 21 e 22 ottobre e, come già avvenuto lo scorso anno, si dividerà in due tappe con pernottamento a Sirmione, perla del Garda famosa in tutto il mondo. La partenza dell'edizione 2017 sarà come sempre da Brescia: caposaldo della gara saranno le prove all'interno dell'aerobase di Ghedi così come il pernottamento sirmionese che lo scorso anno non ha mancato di conquistare tutti, soprattutto i partecipanti stranieri. Sarà ovviamente gara vera: il recente albo d'oro parla a favore della manifestazione bresciana che ha saputo vedere vincitori i migliori regolaristi in circolazione con un parterre di iscritti in costante miglioramento. **||**

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



COPPA FRANCO MAZZOTTI



LA TRADIZIONALE "PRENATALIZIA" I RICONOSCIMENTI ANNUALI DEL CLUB

Come da consolidata tradizione, il Club Mille Miglia ha chiuso la stagione 2016 con l'incontro di fine anno all'Hotel Vittoria di Brescia, la classica "prenatalizia". Nel corso dell'assemblea, sono stati presentati i nuovi soci del Club Mille Miglia, salutati con entusiasmo dai circa centoquaranta soci presenti. Un riconoscimento, quale ringraziamento per l'amicizia nei confronti del Club, è stato consegnato agli sponsor della Coppa Franco Mazzotti e alle Amministrazioni Comunali delle località lungo il percorso. Dopo il pranzo conviviale, come sempre tenuto nella Sala delle Rose, sono stati premiati i soci che hanno svolto attività sportiva.

I premi sono stati consegnati dal Presidente Alfredo Coppellotti, dal Presidente Onorario Mario Omati e dal Vicepresidente Giovanni Corazza, coadiuvati dal Segretario Esecutivo, Paolo Mazzetti. ||





Carlo Berzero riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Roberto Laureati riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Umberto Ferrari riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Vittorio Miatto riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Alberto Gianotti riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Lorenzo Scapolo riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Loris Incerti riceve l'investitura quale nuovo socio del Club

I soci fondatori del Club Mille Miglia al tradizionale taglio della torta di fine anno



PRENATALIZIA



Mario Turelli e il figlio Lorenzo ricevono l'investitura quali nuovi soci del Club



Hans Hulsbergen riceve l'investitura quale nuovo socio onorario del Club



Danilo Castellarin riceve l'investitura quale nuovo socio onorario del Club



Mauro Carrozza assessore Comune Sirmione riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Davide Costantini riceve l'investitura quale nuovo socio onorario del Club



Riccardo Perletti riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Costanza Afan De Rivera riceve l'investitura quale nuovo socio onorario del Club



Bruno Gnudi riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Gianfranco Gentile riceve l'investitura quale nuovo socio onorario del Club



Bruno Marini riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Mario Battistella riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Aldo Bonomi riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Paolo Pedersoli riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Hans Hulsbergen riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Loris Gianotti riceve il premio "Trofeo Adrenaline"



Giuliano Canè riceve il premio "Trofeo Gaburri" da Maria, Luigia e Benedetta Gaburri



John Houtkamp e la moglie Chelly ricevono il premio "Trofeo Adrenaline"



Carlo Nessi riceve il premio "Trofeo Adrenaline"



Alberto Piantoni riceve il riconoscimento quale nuovo AD di 1000 Miglia S.r.l



Maurizio Colpani premiato per l'attività automobilistica del 2016





Alessandro Girardi premiato per l'attività automobilistica del 2016



Bruno Marini premiato per l'attività automobilistica del 2016



Cristiana Cherubini premiata per l'attività automobilistica del 2016



Andrea Marini premiato per l'attività automobilistica del 2016



Daniele Bonetti e Giovanni Moceri premiati per l'attività automobilistica del 2016



Ferruccio Nessi premiato per l'attività automobilistica del 2016



John Houtkamp premiato per l'attività automobilistica del 2016



Angelo Seneci premiato per l'attività automobilistica del 2016



Gabriele Gnudi premiato per l'attività automobilistica del 2016



Giovanni Pagliarello premiato per l'attività automobilistica del 2016



**RUBINETTERIE
BRESCIANE**

VALPRES

VALBIA



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



Una squadra
per puntare alla vittoria.



“L'eccellenza italiana
trova nella nostra progettualità
il gusto del saper fare”



S GRUPPO
SQUASSABIATM
arredamento design architettura

www.squassabia.com



I NOSTRI SHOWROOM:

Squassabia
arredamento e design Verona
Roncolev di Trevenzuolo

Area in
arredamento e design Mantova
Porto Manovano

International Design
architettura d'interni Verona

Squassabia Poltrona Frau
proposte d'interni Verona

Store
arredamento e design Brescia
Sirmione

progettiamo con:

edra

Fritz Hansen®

Molteni&C

Rimadesio

VALCUCINE

MAXALTO

Varenna

antonio lupi



Dada



louis
poulsen



Knoll

Poliform



IL NOVANTESIMO COMPLEANNO DELLA FRECCIA ROSSA **TRIBUTO AI FONDATORI DELLA MILLE MIGLIA**

I NOVANT'ANNI DELLA MILLE MIGLIA SONO STATI UFFICIALMENTE CELEBRATI CON UNA SOBRIA CERIMONIA, ORGANIZZATA DAL CLUB MILLE MIGLIA IN COLLABORAZIONE CON 1000 MIGLIA SRL E L'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA. COME DA CONSOLIDATA TRADIZIONE PRIMAVERILE, A CIRCA UN MESE DAL VIA DELLA MILLE MIGLIA, SI È TENUTO IL TRIBUTO AI FONDATORI.

Dopo l'assemblea al Museo Mille Miglia, con un autobus di Brescia Mobilità dedicato, i soci si sono diretti in Viale Venezia, preceduti da una OM 665 Superba. La presenza di questa vettura aveva un duplice significato: il primo è che fu proprio una OM a vincere la prima edizione della Coppa delle Mille Miglia, nel 1927. Il secondo è che quella Superba non è una OM qualsiasi: il Club ha chiesto alla moglie Luigia e alle figlie Maria, Elisabetta e Benedetta di portare in Viale Venezia la vettura di Roberto Gaburri, il

nostro caro amico - presidente prima di 1000 Miglia Srl e poi dell'Automobile Club di Brescia - scomparso lo scorso anno. Si è trattato, in un'occasione così importante, di sentire ancora vicino a noi Roberto, attraverso la sua fedele compagna di tante Mille Miglia. A deporre una corona floreale al monumento di Renzo Castagneto a perenne ricordo e gratitudine - non solo per lui, ma pure per Franco Mazzotti, Aymo Maggi e Giovanni Canestrini - sono stati il Presidente del Club Mille Miglia, Alfredo Coppelotti, il Presidente Onorario Mario Omati »



Durante il Tributo l'Associazione Filarmonica Conca d'Oro ha eseguito l'Inno di Mameli.



e il vice Giovanni Corazza, il Presidente del Consiglio di Gestione Nicola Fabiano, il Consigliere Delegato Paolo Mazzetti, il Presidente di ACI Brescia Piergiorgio Vittorini e, per 1000 Miglia Srl, l'Amministratore Delegato Alberto Piantoni e il Presidente e il Vicepresidente del Comitato Operativo della Mille Miglia 2017, Valerio Marinelli e Giuseppe Cherubini. In rappresentanza del Comune di Brescia c'era il Vicesindaco Laura Castelletti, mentre per la Provincia di Brescia il Consigliere Fabio Capra. Alla cerimonia hanno partecipato un centinaio di soci, tra i quali Hans Hulsbergen, giunto appositamente a Brescia. 🇮🇹



L'O.M. 665 Superba di Roberto Gaburri vicino al monumento di Renzo Castagneto



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



COSÌ A TU TEMP



Con le nuove **carte di credito UBI Banca** sei libero di scegliere se rimborsare tutto in un'unica soluzione o **rateizzare in autonomia le singole spese.**

In più, carta Hybrid 1000 Miglia ti permette di partecipare all'estrazione di fantastici premi.



in filiale



ubibanca.com



800.500.200



UBI Banca

Fare banca per bene.

Le carte Hybrid, riservate a consumatori, sono emesse e vendute da UBI Banca Spa, che si riserva la valutazione del merito creditizio e la definizione dei massimali di spesa da assegnare alle carte. Le carte sono emesse con modalità di rimborso a saldo e prevedono la possibilità di dilazionare il rimborso di singoli utilizzi contabilizzati nel mese tramite finanziamenti rateali per un importo compreso tra 250 e 5.000€ (nei limiti del massimale disponibile della carta) in 3, 5, 10, 15, 20, 25 rate mensili con l'applicazione di una commissione predefinita sulla base dell'importo e del numero di rate. Per importi: da 250 a 500€, rateizzazione prevista 3, 5 mesi; da 500,01 a 750€, rateizzazione prevista 3, 5, 10 mesi; da 750,01 a 1.000€, rateizzazione prevista 3, 5, 10, 15 mesi. La rateizzazione dei singoli utilizzi può essere richiesta dal titolare, nella filiale presso cui è in essere la carta o tramite il servizio Qui UBI, le app collegate e l'ambiente riservato di UBI PAY. La titolarità di tali servizi non è condizione necessaria ai fini della concessione della carta. Le app UBI Banca sono disponibili per smartphone iOS, Android e Windows Phone, con le caratteristiche indicate sui rispettivi app store e su ubibanca.com. Per le condizioni contrattuali delle carte Hybrid, del servizio Qui UBI, di UBI PAY e degli altri servizi, si rinvia ai fogli informativi o alla documentazione precontrattuale disponibile presso le filiali UBI Banca e nella sezione "Trasparenza" del sito ubibanca.com.

Il concorso "Vinci con carta Hybrid", indetto da UBI Banca Spa dal 26/4 al 30/9/17, è rivolto alle persone fisiche maggiorenni residenti in Italia, che dal 26/4 al 31/7/17: (i) sottoscrivono per la prima volta il contratto di Carta Hybrid (Carta principale), per partecipare all'estrazione finale, e che (ii) effettuano transazioni commerciali di qualunque importo con la carta stessa, tramite POS fisici o virtuali, purché non successivamente annullate, stornate o disconosciute, per partecipare al meccanismo "instant win". Partecipano altresì al Concorso - esclusivamente secondo il meccanismo "instant win" - i titolari di Carte aggiuntive (collegate alla Carta principale sottoscritta nel Periodo di Partecipazione) che soddisfano la condizione sopra indicata sub (ii). In palio ogni giorno, con modalità instant win, un cofanetto Boscolo Gift del valore di 399€ cad. Per gli eventuali premi giornalieri non assegnati per irregolarità del vincitore o irregolarità nella partecipazione verrà eventualmente effettuata entro il 30/9/17 un'estrazione tra tutti i partecipanti non risultati già vincitori del premio giornaliero. È, inoltre, prevista entro il 30/9/17 un'estrazione finale tra tutti i partecipanti che abbiano sottoscritto per la prima volta nel corso del periodo di partecipazione il contratto di Carta Hybrid (Carta principale) a prescindere da eventuali transazioni: il vincitore potrà scegliere tra una autovettura Mercedes-Benz SLC 180 Sport del valore di 30.772,36€+IVA (immatricolazione e messa su strada incluse) o, in alternativa, un voucher viaggio del valore di 30.700€ fuori campo IVA utilizzabile entro 18 mesi dalla data di emissione presso Lab Travel (Cuneo) a pagamento totale o parziale di pacchetti e servizi turistici. Il valore indicativo del montepremi è di 69.475,36€+IVA ove prevista. Regolamento completo su ognicosaautotempo.ubibanca.com.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

UBI  Banca

UBI BANCA LANCIA LA CARTA DI CREDITO HYBRID 1000 MIGLIA

Anche quest'anno il Gruppo UBI Banca sarà **Trophy Sponsor della Mille Miglia** una delle icone più prestigiose e rappresentative dell'automobilismo italiano che, con 90 anni vissuti sempre di corsa, ha vinto il tempo e promuove l'immagine di Brescia e dell'Italia nel mondo.

Per l'occasione 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 – precisa **Stefano Kuhn, Direttore della Macro Area Territoriale Brescia e Nord Est di UBI Banca** - 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. Gli operatori in Filiale e quelli del nostro Servizio Clienti sono a disposizione dei titolari per fornire tutte le informazioni desiderate ed attivare le rateizzazioni disponibili".



"Storico" ed apprezzatissimo testimonial della Carta il campione "Giuliano Canè", recordman assoluto della Freccia Rossa.

»



Chi sottoscriverà Hybrid 1000 Miglia fino al 31 luglio 2017 parteciperà al concorso “Vinci con carta Hybrid” e parteciperà all'estrazione di un super premio a scelta tra una fiammante Mercedes-Benz SLC 180 Sport ed un buono viaggio del valore di oltre 30 mila euro.

Inoltre, in palio ogni giorno anche uno degli emozionanti cofanetti digitali Boscò Gift del valore di 399 Euro. Per provare a vincere un cofanetto è sufficiente utilizzare carta Hybrid per gli acquisti ed inserire i dati dello scontrino su ognicosatuotempo.it *.

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

I titolari della carta potranno altresì beneficiare del 20% di sconto su tutto il merchandising ufficiale 2017 Mille Miglia, usufruibile sugli acquisti *online* effettuati su www.millemigliashop.com e durante lo svolgimento della corsa Mille Miglia presso i punti vendita che saranno allestiti.

**I dettagli ed il regolamento completo del concorso dedicato a carta Hybrid sono disponibili presso le Filiali UBI Banca e su www.ubibanca.com*

UBI  Banca

TORNA LA MILLE MIGLIA SOLIDALE promossa da UBI Banca per AIRC

All'edizione 2017 della *corsa più bella del mondo* si affianca una corsa speciale: la gara di solidarietà **#MIGLIASOLIDALI2017**, promossa da **UBI Banca a sostegno dell'Associazione Italiana per la Ricerca sul Cancro**. Correrà sulla Ali di Gabbiano di Bonera Group la *Mille Miglia solidale* per promuovere la raccolta fondi dell'AIRC a sostegno della ricerca scientifica sui tumori pediatrici. **Con un testimonial di tutta eccezione, il Colonnello Davide Re, comandante dei Diavoli Rossi dell'Aeronautica Militare di Ghedi.**

“Miglia solidali, che diventeranno gesti concreti per AIRC - dichiara il **Direttore Stefano Kuhn** - per finanziare la ricerca ed individuare nuove cure per i piccoli pazienti. Una particolare vocazione alla responsabilità sociale d'impresa, condivisa con Mille Miglia, con cui il Gruppo UBI collabora per il decimo anno consecutivo”. »



Stefano Vittorio Kuhn, Direttore M.A.T. Brescia e Nord Est UBI Banca, con Maria Bussolati Bonera, AliSolidali Bonera Group



UBI BANCA



Il Col. Pilota
Davide Re,
Comandante
Sesto Stormo
Aeronautica
Militare di Ghedi,
con Esmeralda
Gnutti
Rettagliata,
Comitato AIRC



La squadra in campo per il progetto benefico, con la charity car AliSolidali Bonera, in gara nel team UBI Banca



La raccolta fondi potrà essere sostenuta anche tramite “**bonifico solidale**” sul conto corrente

AIRC presso UBI Banca
IT 48 Q03111 01665 00000016527

inserendo la causale “Miglia Solidali 2017”, attraverso i servizi di internet banking Qui UBI* e Qui UBI Affari - accessibili da www.ubibanca.com, funzione “Bonifici Solidarietà” - o presso le Filiali UBI Banca, con esenzione delle commissioni per clienti e non clienti. E’ altresì possibile fare donazioni con la con la semplicità di un messaggio scaricando e attivando subito l’app **UBI PAY**, tramite la funzione invio denaro di Jiffy, selezionando “Associazione Italiana per la Ricerca sul Cancro” come destinatario dalla rubrica all’interno dell’app ed indicando la causale “Miglia Solidali 2017”. Maggiori info su www.airc.it/migliasolidali2017 e su ubi1000.com.



Vincenzo Regis – che racconterà la gara in chiave social per UBI Banca su UBI1000.COM – con il campione bresciano Andrea Vesco, in gara nel team UBI Banca anche per la Mille Miglia 2017

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**
Porte**sezionali**

MILLE MIGLIA 2017

SU 705 ISCRIZIONI 450 VETTURE CELEBRANO IL COMPLEANNO DELLA FRECCIA ROSSA

DOPO IL FEBBRILE LAVORO DI SELEZIONE, APPLICANDO RIGOROSI CRITERI QUALITATIVI, LA COMMISSIONE SELEZIONATRICE HA SCIOLTO OGNI RISERVA GIUNGENDO AL VARO DELL'ELENCO DELLE VETTURE ACCETTATE, IL CUI VALORE QUALITATIVO, STORICO E SPORTIVO È ASSAI ELEVATO.



Allo scopo di ampliare la valenza storica di un parco vetture che nessun evento per auto d'epoca può vantare, oltre alle automobili tipiche della Freccia Rossa, i selezionatori hanno deciso di accettare altri 25 esemplari, per un totale di 450 vetture: si tratta di modelli rispondenti alle caratteristiche della Mille Miglia ma che, per vari motivi, non hanno partecipato negli anni canonici. Queste vetture, in gara a tutti gli effetti come le altre,

prenderanno il via in una "Lista Speciale": l'unica differenza sarà costituita dalla mancata assegnazione del coefficiente di merito, in modo che la vittoria rimanga riservata ai modelli protagonisti della corsa dal 1927 al 1957. A completare una cifra mai raggiunta da nessun'altra competizione per vetture classiche, ci saranno ulteriori automobili della "Categoria Militare", condotte da alti ufficiali delle diverse Armi delle Forze Armate Italiane, »



MILLE MIGLIA 2017



1. Quirino Gnutti,
PORSCHE 356 1500
SPEEDSTER

2. Alberto Scapolo,
O.M. 665 SS MM

3. Macko Laqueur,
LAGONDA M45
RAPIDE

4. Luigi Carlini,
BUGATTI T 35A

5. Alberto Riboldi,
O.M. 665 SUPERBA
TORPEDO 2000 CC

6. Alex Von Mozer,
STANGUELLINI
BERLINETTA
BERTONE

7. Massimo Ermini,
BMW 328

8. Matteo Belotti e
Emiliano Monella,
PORSCHE 356 1500
SUPER

9. Adrian Berry,
BRISTOL 400 FARINA



1



Massimo
Bettinoli, FIAT 508
CS COPPA D'ORO
"BALILLA SPORT"



2



3

1000
MIGLIA



4



5



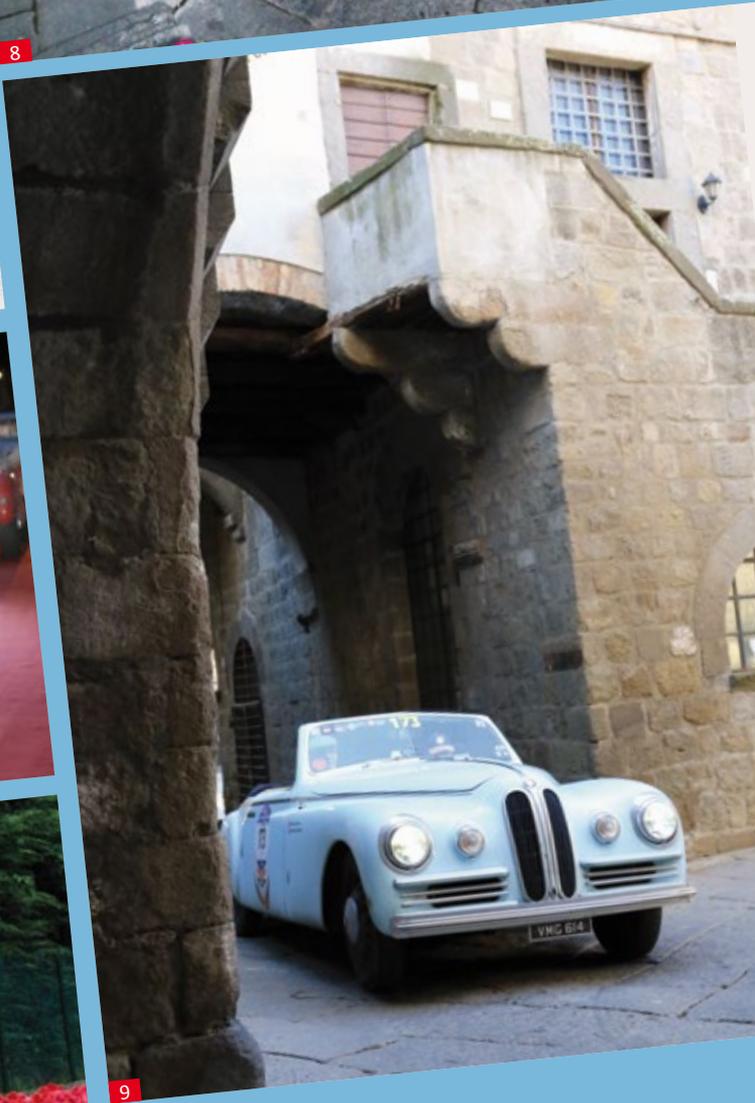
6



7



8



9



proprio come accadde alla Mille Miglia del 1952. Questi 450 capolavori di design e meccanica, costruiti prima del 1957, daranno vita a una kermesse automobilistica senza paragoni, lungo circa 1.800 km di strade italiane, che sarà resa ancor più affascinante da altre 150 automobili - prodotte dopo il 1958 - partecipanti al "Ferrari Tribute to Mille Miglia" e a "Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge", riservati a vetture in prevalenza moderne delle due Case. Tra vetture appartenenti a privati o quelle dei musei, saranno più di settanta gli esemplari che torneranno a Brescia dopo aver disputato almeno un'edizione della Mille Miglia, tra il 1927 e 1957. IL PERCORSO La prima tappa, con partenza nel primo pomeriggio di Giovedì 18 Maggio vedrà la carovana partire da Brescia per arrivare a Padova: nel mezzo resteranno nel cuore degli appassionati i transiti da Desenzano, Sirmione, Verona e Asolo. Il giorno dopo, con gli attraversamenti di Ferrara, Ravenna, San Marino e Gubbio la corsa arriverà in quel di Roma per godere del solito immancabile bagno di folla. Sabato il percorso dalla capitale resterà pressoché invariato fino alla Toscana, quindi la carovana svolgerà per Pistoia per poi risalire gli appennini e arrivare a Reggio Emilia e Parma dopo una lunghissima cavalcata. Come ormai accade da qualche edizione, Parma riserverà alla corsa bresciana una accoglienza incredibile mettendo in mostra, una volta di più, un legame realmente straordinario con la corsa più bella del mondo. Risalendo da Parma, la lunga carovana della Freccia Rossa attraverserà Cremona, proseguendo verso Nord transitando da Canneto, Montichiari, Rovato prima dell'ormai vicinissimo traguardo bresciano. In questa edizione mancherà il passaggio dall'autodromo di Monza che pure nelle ultime stagioni non aveva mancato di appassionare sia i concorrenti che gli addetti ai lavori. I VIP Come ogni anno la Mille Miglia è anche una manifestazione dove i volti noti dell'automobilismo non vogliono mancare: motivo per cui, scorrendo l'elenco dei partenti, non è difficile trovare alcuni nomi importanti dei vari ambiti. Tra i più noti quest'anno al via ci sarà Joe Bastianich, conduttore televisivo e imprenditore nel ramo del food, noto alle cronache per essere uno dei conduttori di Masterchef: oltre all'americano spazio anche a Jodie Kidd così come ad una serie



10



11



12

10. Albert Wetz, ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO

11. Arturo Cavalli, LANCIA TIPO 221 SPIDER CASARO

12. Romolo Becchetti e Fabio Becchetti, JAGUAR XK 120 OTS ROADSTER

di esponenti del mondo dei motori; tra questi gli ex piloti Arturo Merzario, Ivan Capelli, Jochen Mass, Adrian Sutil e il team principal della Mercedes in Formula 1 Toto Wolff che quest'anno vivrà in prima persona la manifestazione che lo scorso anno vide protagonista la moglie Susie. LA CORSA Ovviamente la Mille Miglia è anche una gara: non mancano favoriti e outsider che si contenderanno fino all'ultimo pressostato la vittoria finale. In ottica classifica l'equipaggio da battere sarà quello bresciano formato da Andrea Vesco e Andrea Guerini su Alfa Romeo 6C 1750: oltre a loro da tenere d'occhio Luca Patron su OM 665 così come Giuliano Canè, sempre su OM 665 e Juan Tonconogy al via con una Bugatti T40. Tra gli outsider anche il siciliano Giovanni Mocerì che guiderà l'Alfa Romeo 6C 1750 del museo dell'Alfa Romeo di Arese oltre a Giordano Mozzi, come ormai accade da qualche anno protagonista con una Alfa Romeo 6C 1500. Anche in questa edizione i concorrenti dovranno misurarsi con prove di regolarità classica e prove a media imposta: ai cronometri il compito di stabilire il vincitore della Mille Miglia 2017. ||



13



14

13. Bruno Ferrari,
BUGATTI T 37

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

Maria Gaburri, OM 665 TT

Per ricordare il loro padre e marito,
Maria e mamma Luigia parteciperanno
alla Mille Miglia con la macchina
di Roberto Gaburri



MILLE MIGLIA 2017



MILLE MIGLIA 2017

15. Franz Steinbacher, S.I.A.T.A. FIAT 508 S SPIDER

16. Silvia Marini, RILEY 12/4 SPRITE

17. Alessio De Angelis, FIAT 1100 S BARCHETTA ALA D'ORO

18. Tarciso Bonomi e Simone Bonomi, LANCIA AURELIA B24 S

19. Giulio Olivini, ARNOLT BRISTOL BOLIDE

20. Bruno Marini, BUGATTI Type 40

21. Carlo Incerti, FIAT 514 COPPA DELLE ALPI

22. Norbert Abel, S.I.A.T.A. FIAT 508 BALILLA SPORT

23. Mauro Ferrari, BUGATTI T 37

24. Ezio Ronzoni, LANCIA LAMBDA TORPEDO

25. Massimo Amenduni Gresele e Fabrizio Vicari, ALFA ROMEO B20 1500 SS MM ZAGATO

26. Ten. Gen. Mario Righete, FIAT AR 51 CAMPAGNOLA

27. Franco Indaco, LANCIA AURELIA B20 GT PININ FARINA 2500

28. Marco Gatta e Eugenio Piccinelli, AMILCAR CGSS



17



15



18



16



19



20



21



25



22



26



23



27



24



28



29



31



30



32

- 29. Ferruccio Nesi e Carlo Nesi, RILEY BROOKLANDS 9HP
- 30. Flavio Gandolfi, S.I.A.T.A. DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA
- 31. Achille Donati, S.I.A.T.A. DAINA GRAN SPORT STABILIMENTI FARINA
- 32. Osvaldo Peli, FIAT 508 BALILLA SPORT "COPPA D'ORO"



30

Giulio Felloni,
BUGATTI T 35A

33. Vincenzo Bricchetti,
AUSTIN HEALEY 100/4



34. Renato Gnutti e
Benedetta Gnutti, FIAT
1100 TV PININ FARINA



35. Sergio Sisti, LANCIA
LAMBDA TIPO 221
SPIDER



36. Gerard Bas, AR-
NOLT BRISTOL BOLIDE



37. Enrico Scio, ASTON
MARTIN LE MANS



John Houtkamp e
Rutger Houtkamp,
LAGONDA M45
RAPIDE WORKS



38

38. Giuseppe De Angelis, GIAUR 750 S

39. Dominique Cruyt, RILEY LYNX-SPRITE



39



40

40. Riccardo Cristina, BUGATTI T 40

41. Paolo Carlini, ALFA ROMEO 6C 2300 PESCARA SPORT SPIDER TOURING



41



32



Lois Giannotti, PORCHE 356
1500 COUPE'

Hans Hulsbergen,
BENTLEY 3 LITRE

EQUIPAGGI CLUB MILLE MIGLIA E BRESCIA CORSE

n°	Pilota / Driver	Naz.		Co-pilota / Co-Driver	Naz.		Automobile / Car		Anno Year
1	Giuliano Cané	I	CMM	Lucia Galliani	I	--	O.M.	665 SPORT SUPERBA 2000 CM3	1927
2	Albert Wetz	L	CMM	Romain Collè	L	--	ALFA ROMEO	6C 1750 SS ZAGATO	1930
3	Mark Hulshbergen	CH	--	Hans Hulshbergen	CH	CMM	BENTLEY	3 LITRE	1923
4	Lorenzo Turelli	I	CMM	Mario Turelli	I	CMM	O.M.	665 TT	1929
6	Alberto Scapolo	I	CMM	Roberto Miatto	I	CMM	O.M.	665 SS MM	1929
7	Alberto Riboldi	I	CMM	Paolo Sabbadini	I	--	O.M.	665 S	1926
19	Silvia Marini	I	CMM	Saskia Stoeckelmann	D	--	BUGATTI	Type 23	1920
24	Giulio Felloni	I	CMM	Riccardo Felloni	I	--	BUGATTI	Type 35 A	1925
25	Luigi Carlini	CH	CMM	Raymond Jennings	GB	--	BUGATTI	Type 35 A	1925
31	Marco Gatta	I	BSC	Eugenio Piccinelli	I	BSC	AMILCAR	GCSS	1926
32	Bruno Ferrari	I	CMM - BSC	Carlo Ferrari	I	--	BUGATTI	Type 37	1927
34	Raffaella De Alessandrini De Neuenstein	I	CMM	Mario Passanante	I	--	CHRYSLER	72 SPORT	1927
35	Riccardo Cristina	I	CMM	Sabrina Baroli	I	--	BUGATTI	Type 40	1927
36	Arturo Cavalli	I	CMM	Petronilla Pezzotti	I	--	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1927
37	Giovanni Luca Murru	I	CMM	Massimo Destro Castaniti	I	--	B.N.C.	527 MONZA	1927
43	Ezio Ronzoni	I	CMM	Andrea Ronzoni	I	--	LANCIA	LAMBDA VIII SERIE	1928
44	Massimo Amenduni Gresele	I	CMM	Fabrizio Vicari	I	CMM	ALFA ROMEO	6 1500 MM	1928
45	Ferruccio Nessi	CH	CMM - BSC	Carlo Nessi	CH	CMM - BSC	RILEY	BROOKLANDS 9HP	1928
46	Alex Von Mozer	NL	CMM	Marco Geeratz	NL	--	LANCIA	LAMBDA VIII SERIE	1928
59	Sergio Sisti	I	CMM	Anna Gualandi	I	--	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER	1929
60	Bruno Marini	I	CMM - BSC	Gianfranco Fratus	I	--	BUGATTI	Type 40	1929
63	Mauro Ferrari	I	BSC	Andrea Ferrari	I	--	BUGATTI	Type 40	1929
75	Carlo Incerti	I	CMM	Monica Pellicciari	I	--	FIAT	514 COPPA DELLE ALPI	1931
87	Giovanni Moceri	I	CMM	Daniele Bonetti	I	CMM	ALFA ROMEO	6C 1750 GRAN SPORT	1930
88	Arturo Merzario	I	CMM	Jean-Pierre Jarier	F	--	ALFA ROMEO	6C 2300 MILLE MIGLIA	1938
92	Luciano Caporali	I	CMM	Daniele Limpido	I	--	ALFA ROMEO	6C 2500 SS	1939
97	Norbert Abel	A	--	Franz Steinbecher	A	CMM	S.I.A.T.A.	FIAT 508 BALILLA SPORT	1933
106	Oswaldo Peli	I	CMM - BSC	Francesco Peli	I	--	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1934
108	John Houtkamp	NL	CMM	Rutger Houtkamp	NL	CMM	LAGONDA	M45 RAPIDE	1934
110	Massimo Bettinsoli	I	CMM - BSC	Daniele Peli	I	--	FIAT	508 S BALILLA COPPA ORO	1934
116	Dominique Cruyt	B	CMM	Julie Cruyt	B	--	LANCIA	AUGUSTA CABRIOLET	1934
121	Geert Van De Velde	NL	CMM	Nicole Paulus	NL	--	LAGONDA	M45 RAPIDE	1935
123	Paolo Carlini	CH	CMM	Alessandro Martignoni	I	--	ALFA ROMEO	6C 2300 PESCARA SPORT SPIDER	1935
128	Macko Laqueur	NL	CMM	Rob Brouwer	NL	--	LAGONDA	LG 45	1936
135	Tarcisio Bonomi	I	BSC	Simone Bonomi	I	BSC	BMW	328	1939
140	Massimo Ermini	I	CMM	Lapo Ermini	I	--	BMW	328 COUPÉ	1937
141	Matteo Belotti	I	CMM	Emiliano Monella	I	CMM	MERCEDES-BENZ	300 SL COUPÉ W 198	1955
147	Enrico Scio	I	CMM - BSC	Martina Scio	I	BSC	MG	TB	1939
151	Romolo Becchetti	I	CMM	Fabio Becchetti	I	CMM	MG	TB	1939
163	Gianfranco Mazzola	I	--	Alessio De Angelis	I	CMM	FIAT-STANGUELLINI	1100 S BARCHETTA ALA D'ORO	1947
191	Adrian Berry	GB	CMM	Hannah Goodman	GB	--	BRISTOL	400 FARINA	1949
206	Giuseppe De Angelis	I	CMM	Vincenzo Marini Marini	I	--	GIAUR	750	1950
227	Filippo Tanfoglio	I	--	Mattia Colpani	I	BSC	PAGANELLI	LANCIA 2000 SPORT	1951
242	Achille Donati	I	CMM - BSC	Patrizia Verzeletti	I	--	S.I.A.T.A.	DAINA GS STABILIMENTI FARINA	1952
246	Flavio Gandolfi	I	CMM - BSC	Giacinto Savoldi	I	--	S.I.A.T.A.	DAINA GS STABILIMENTI FARINA	1952

n°	Pilota / Driver	Naz.		Co-pilota / Co-Driver	Naz.		Automobile / Car		Anno Year
290	Franco Indaco	I	CMM	Simone Massarelli	I	--	LANCIA	AURELIA B20 GT 2500 III SERIE	1953
326	Mario Boglioli	I	BSC	Enrica Pezzia	I	--	MASERATI	A6 GCS/53 FANTUZZI	1954
332	Loris Gianotti	CH	CMM	Mauro Capiaghi	CH	--	PORSCHE	356 1500	1954
361	Giulio Olivini	I	BSC	Graziella Santangelo	I	--	ARNOLT	BRISTOL BOLIDE	1954
377	Gerard Bas	NL	CMM	Lieven Goeman	B	--	ARNOLT	BRISTOL BOLIDE	1955
379	Giordano Gnutti	I	--	Stefania Gnutti	I	BSC	TRIUMPH	TR 3 SPORTS	1955
391	Quirino Gnutti	I	BSC	Carlo Bajetti	I	--	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955
414	Maria Gaburri	I	CMM - BSC	Luigia Gaburri	I	--	ABARTH	FIAT 750 GT ZAGATO	1957
428	Mario Tomasoni	I	BSC	Annamaria Morandi	I	--	COOPER	JAGUAR SPORT	1956
437	Renato Gnutti	I	BSC	Benedetta Gnutti	I	BSC	PORSCHE	356 A 1500 GS CARRERA	1956
440	Vincenzo Bricchetti	I	BSC	Lorenzo Bricchetti	I	--	STANGA	750 S	1956
1M	Ten. Gen. Mario Righela	I	CMM	V.F Renato Reggani	I	--	ALFA ROMEO	1900 AR 51 "MATTA"	1952

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

I NOSTRI AMICI IN GARA I SOCI ALLA MILLE MIGLIA

Una presenza costante, in crescita e sempre qualificata. I soci del Club Mille Miglia Franco Mazzotti e della Scuderia Brescia Corse saranno davvero numerosi anche nell'edizione che celebra i 90 anni dalla nascita della corsa più bella del mondo. Del resto, la massiccia presenza dei soci del Club Mille Miglia non può essere una novità: un po' perchè tanti appassionati della corsa più bella del mondo sono anche soci del nostro sodalizio, un po' perchè i nostri soci fanno sempre il possibile per non mancare l'appuntamento dell'anno. Numeri alla mano i soci del Club al via saranno 54: tra questi alcuni potranno dire la loro nella corsa alle zone della classifica: su tutti il decano Giuliano Canè, con la moglie Lucia Galliani su una OM 665 così come Alberto Scapolo e Roberto Miatto, anche loro su una vettura costruita nell'azienda bresciana. Scorrendo l'elenco dei partecipanti da tenere in considerazione anche Bruno e Carlo Ferrari con la Bugatti T37, Sergio Sisti con la Lancia Lambda navigato da Anna Gualanti, così come Giovanni Moceri e Daniele Bonetti su Alfa Romeo 6C 1750 del museo dell'Alfa Romeo di Arese. Silvia Marini e Saskia Stoeckelmann tenteranno di rivincere la Coppa delle Dame. ||



Raffaella De Alessandrini De Neuensteini



Giovanni Moceri e Daniele Bonetti



Lorenzo Turelli e Mario Turelli



1000 MIGLIA SRL

di Federica Tosarello

I CINQUE ANNI DI VITA DI 1000 MIGLIA SRL

TRA PASSATO E FUTURO LA MILLE MIGLIA FESTEGGIA 90 ANNI

LA MILLE MIGLIA È UN "UNICUM" NEL SUO GENERE, MOLTO PIÙ DI UNA BELLISSIMA GARA. È UNA SUGGERZIONE EROICA CHE INCROCIA BELLEZZA E TECNOLOGIA, VALORI E CONTEMPORANEITÀ, FATICA E GIOIA.

Il 90° anniversario sarà l'occasione per celebrare un marchio che attraverso il tempo e lo spazio è divenuto sempre più simbolo di dinamismo, di sperimentazione e contaminazione. Un brand che si sta imponendo nel settore del lusso a livello internazionale come sinonimo di uno stile di vita attento alla bellezza e alla qualità, sia essa dei prodotti sia del paesaggio attraversato ogni anno dalla Freccia Rossa.

Tutto ciò grazie al quinquennio di attività di 1000 Miglia Srl, la società fondata e interamente partecipata dall'Automobile Club di Brescia, presieduto da Piergiorgio Vittorini, affiancato dai Consiglieri Bobo Onofri, Adriano Baffelli e Flavio Gandolfi.

Il Presidente di 1000 Miglia Srl, Aldo Bonomi, ha affermato: «Nel giugno del 2012, decidemmo di dare il via a 1000 Miglia Srl, società totalmente partecipata dall'Automobile Club di Brescia, che quest'anno curerà la grande kermesse automobilistica per il quinto anno consecutivo. La recente nomina del Consiglio d'Amministrazione della società per il prossimo triennio ci consentirà di far partire un nuovo ciclo che sappia coniugare le tante tradizioni - sportive, storiche, culturali e umane - della Freccia Rossa con una moderna e imprenditoriale gestione a respiro internazionale: si tratta di una formidabile base sulla quale poggiare un futuro di continuo successo per la nostra Mille Miglia, la corsa bresciana celebre nel mondo».

La nomina da parte di ACI Brescia del nuovo "CdA" ha visto la conferma di tutti i consiglieri, sia quella di presidente e vicepresidente - Aldo Bonomi e Franco Gussalli Beretta, che già conducevano la società - sia quella dei tre consiglieri eletti pochi mesi prima: Alberto Piantoni, nominato Amministratore Delegato, Simona Pezzolo De Rossi e Vittorio Pedrali.



Tutto lo staff
di 1000 Miglia Srl



A sinistra: Piergiorgio Vittorini, Aldo Bonomi e Franco Gussalli Beretta presentano al Mille Miglia al Salone di Ginevra

Sotto a sinistra: Alberto Piantoni, AD di 1000 Miglia Srl

A destra: I consiglieri di 1000 Miglia Srl, Simona Pezzolo De Rossi e Vittorio Pedrali



1000 MIGLIA SRL

Il nuovo corso di 1000 Miglia Srl ha preso il via nell'anno del novantesimo compleanno della Freccia Rossa; il Vicepresidente Franco Gussalli Beretta ha spiegato che: «Il marchio con la Freccia Rossa può essere declinato in un lifestyle, una tendenza capace di combinare l'heritage della corsa con un modo di vivere divertente, sofisticato, inclusivo e contemporaneo. Il logo celebrativo del novantesimo compleanno raggruppa precisi simboli iconografici della Freccia Rossa: il collegamento tra i numeri "9" e "0" rappresenta il simbolo dell'infinito, del moto perpetuo su una strada che attraversa idealmente l'Italia. In omaggio alle due diverse gare automobilistiche, ieri di velocità, oggi di regolarità, nel logo appaiono il mozzo di una ruota e il pulsante di un cronografo».



L'Amministratore Delegato Alberto Piantoni, forte delle sue esperienze professionali con brand di rilievo internazionale ha dichiarato: «Simbolo di progresso tecnico, sociale ed umano sin dalle sue origini, come sosteneva Gianni Marzotto, la Mille Miglia continua a farsi portavoce dei valori così fortemente sostenuti dai suoi fondatori, un unicum che sa coniugare tradizione e innovazione, ma anche sperimentazione, aggregazione, inclusione e coinvolgimento.»



Il Comitato Operativo e Commissione Selezionatrice vetture: il Presidente Valerio Marinelli, Mauro Pasotti, Gian Piero Belussi, Giuseppe Cherubini, Marco Motti (Presidente della Commissione Tecnica ASI) e Paolo Mazzetti



1000 MIGLIA SRL



La sfumatura rosa della Freccia. Tutte le donne di 1000 Miglia Srl

La Mille Miglia oggi, oltre ad essere la “corsa più bella del mondo” rappresenta un progetto ed una piattaforma capace di portare nel mondo il made in Italy, le sue comunità, quella bresciana in primis, ed i suoi valori. Non solo sport e competizione quindi, ma valorizzazione degli aspetti culturali, artistici e territoriali, uno strumento importante di confronto e scambio con le comunità fisiche e virtuali attraverso il tempo, “crossing the future”.

Per questo la direzione intrapresa dalla Direzione punta all'internazionalizzazione e alla creazione di una vera e propria Mille Miglia community capace di appoggiare il nostro progetto assicurandone consenso e sostegno. Allo stesso tempo l'obiettivo è rendere sempre più contemporaneo il marchio, con un suo posizionamento solido e coerente nel “luxury market”, consolidando una reputazione all'altezza della nostra storia, del nostro vissuto e delle aspettative che proiettiamo.

Fondamentale per l'edizione 2017 è stato infatti il rafforzamento dell'organizzazione della nostra società, sviluppandone l'orientamento e la sensibilità al mercato, e gli intensi rapporti di scambio con sponsor e partner».

Tra gli incarichi affidati da 1000 Miglia Srl, sono da ricordare quelli del Comitato Operativo (il nuovo organismo che - da quest'anno - sostituisce nell'ordinamento di Acì-Csai il

Comitato Organizzatore) che, tra l'altro, ha avuto il non facile compito di selezionare le 450 vetture partecipanti su 705 iscrizioni.

Valerio Marinelli, Presidente del Comitato Operativo, si è dichiarato molto soddisfatto della qualità delle vetture iscritte, con molte sia della categoria sport sia costruite prima della guerra: «Con ben ottantotto esemplari che hanno preso parte a una delle edizioni della Mille Miglia dal 1927 al 1957, da regolamento tutte accettate, scegliere 450 vetture non è stato facile, perché le 705 iscritte meritavano tutte di partecipare. Per non dover scontentare troppo i 255 equipaggi non ammessi al via, salvo rientri dalla lista d'attesa, abbiamo applicato anche criteri di rotazione».

Giuseppe Cherubini, come Vicepresidente del Comitato è responsabile del percorso: «Da sempre, esiste una fortissima correlazione d'immagine tra la Mille Miglia e il paesaggio italiano che le fa da cornice, le bellezze artistiche, architettoniche e naturali del nostro Paese. Ogni anno, partite da Brescia, le auto della Mille Miglia si vedono aprire le porte di alcuni dei più bei centri storici d'Italia. Se le edizioni originali di velocità hanno avuto il merito di contribuire al progresso tecnologico automobilistico, il maggior pregio delle odierne rievocazioni è di diffondere in tutto il mondo alcune eccellenze del nostro Paese e l'immagine delle peculiarità italiane più positive». ||



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   





BIANCA&NERA CRONACHE DEL CLUB MILLE MIGLIA

PIERGIORGIO VITTORINI VICE PRESIDENTE DI ACI STORICO

L'avvocato Piergiorgio Vittorini, presidente dell'Automobile Club di Brescia, nonché da statuto Presidente Onorario del Club Mille Miglia Franco Mazzotti, è stato nel mese di aprile nominato vicepresidente di ACI Storico. Presidente del sodalizio è stato rinominato il presidente nazionale dell'Automobile Club



Angelo Sticchi Damiani

Italia, l'ingegner Angelo Sticchi Damiani.

ACI Storico, a fianco all'Automobile Club d'Italia, propone una normativa al passo con i tempi, offrendo soluzioni e prodotti di riferimento strategico per tutto il settore dei veicoli di interesse storico e collezionistico.

Si tratta di un riconoscimento che attesta come Brescia sia il punto di riferimento nazionale dell'automobilismo storico.



Piergiorgio Vittorini

ADDIO A GIANNI GIANLUPPI, PRIMO SOCIO ORDINARIO DEL CLUB



Lo scorso febbraio ci ha lasciato Gianni Gianluppi, all'età di 74 anni; noto giornalista bresciano, seppur di origine cremonese, si era occupato per decenni dello sport per il

giornale di Brescia, seguendo in particolare calcio e automobilismo. La Mille Miglia lo affascinava, tanto da averla più volte fatta, sia come giornalista ma anche come partecipante. A sua firma, è pure il libro dedicato alla Scuderia Mirabella Mille Miglia.

Nel 1992, con Paolo Mazzetti e Silvestro Specchia, fu il primo – tra coloro che non hanno mai disputato la Mille Miglia di velocità – a diventare socio del Club Mille Miglia, inaugurando la categoria "soci ordinari".

VILLA TRASQUA SPONSOR DELLA MILLE MIGLIA

La nota azienda vinicola del Chianti, di proprietà del nostro socio Hans Hulsbergen, dopo aver sponsorizzato la Coppa Mazzotti ha deciso di diventare partner pure di Mille Miglia.

Per questo, Villa Trasqua ha realizzato una speciale bottiglia dedicata alla Mille Miglia. Nelle foto, Alberto Piantoni, al centro, presenta la bottiglia a Vinitaly; Paolo Mazzetti l'ha mostrata ai soci del Club in occasione dell'assemblea di aprile.



CI PIACE **imballare** CON VOI.

Dal 1965 ci muoviamo con **passione** e **competenza** per **risultati** da **sballo** nel mondo dell'imballaggio. Un successo forte del rapporto stretto che amiamo stabilire con voi che cercate soluzioni in armonia coi vostri desideri e specifiche esigenze. Aspetti di cui ci prendiamo cura, seguendoli passo dopo passo fino a ottenere il meglio. Per questo, dopo oltre 50 anni, siamo in **ballo** più che mai.



**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



V CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI

IN COLLABORAZIONE CON :

1000MIGLIA srl



CON IL PATROCINIO DI :



CON IL CONTRIBUTO :

UBI Banca

ISCRIZIONE
ONLINE
GRATUITA

www.brunoboni.it

TOP SPONSOR :



LATUS
Castrol
Industrial

SPECIAL PARTNERCHIP

ASSOCIAZIONE



BRUNO BONI



ISCRIZIONI DAL 1 AL 28 MAGGIO

VOTAZIONI 29-30-31 MAGGIO

PREMIAZIONI 10 GIUGNO 2017

1000
MIGLIA

®



2017

MILLE MIGLIA

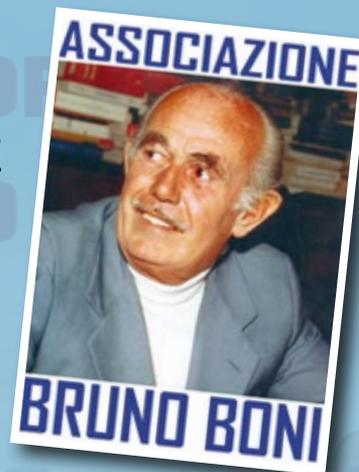
BRESCIA, LA MILLE MIGLIA TRA LA GENTE

V CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI MILLE MIGLIA 2017

LA MILLE MIGLIA È UN'EMOZIONE. UN ATTIMO, UN'IMMAGINE CHE SI FONDE CON UN SUONO E CON QUELLO CHE LA CIRCONDA

Impossibile resistere alla tentazione di non fotografare uno dei gioielli che compongono il museo viaggiante più bello del mondo. Ecco quindi che immortalare le emozioni per raccontare la Mille Miglia non è divenuto solamente un gesto istintivo ma si è pian piano trasformato in un vero e proprio concorso che quest'anno giunge alla quarta edizione forte di un numero sempre maggiore di consensi e partecipanti provenienti da tutta Europa: tutto questo grazie all'iniziativa dell'Associazione Culturale Bruno Boni che in collaborazione con 1000 Miglia srl e il Club Mille Miglia Franco Mazzotti, con il patrocinio del Comune di Brescia e dell'Automobile Club di Brescia, ha organizzato anche per questa edizione della Freccia Rossa il "V Concorso fotografico Bruno Boni" che intende non solo valorizzare la passione ma anche ricordare la figura dello storico sindaco di Brescia che aveva la Mille Miglia in un angolo speciale del cuore.

Un'iniziativa per certi versi unica che vuole premiare la passione e divulgare le immagini "popolari" di quella che Enzo Ferrari definì in tempi non sospetti la corsa più bella del mondo e che divenne tale anche per la passione di colui che è passato alla storia come il Sindaco della Mille Miglia. »



CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI



In alto:
Franca Boni consegna la
Coppa Bruno Boni 2016
a Ugo Ravasio di Brescia

Sotto:
Le immagini premiate
all'edizione 2016
del Concorso fotografico,
nel Salone Vanvitelliano
di Palazzo Loggia





In alto:
Bruno Boni
con Renzo Castagneto

Sotto:
La premiazione del Concorso
a Palazzo Loggia lo scorso anno



Per iscriversi al concorso è sufficiente compilare il form disponibile sul sito Internet www.brunoboni.it, dal 1 maggio al 28 maggio: cercando di evocare la popolarità della corsa, l'organizzazione ha deciso di non dividere fotoamatori e professionisti che potranno partecipare utilizzando la tecnica di scatto che preferiscono e lo strumento con cui si trovano più a loro agio. Che sia una reflex di ultima generazione o un comune smartphone, l'importante sarà riuscire a "indovinare" lo scatto che in sé sappia riassumere creatività e passione per la corsa più bella del mondo.

Ogni partecipante potrà proporre un unico scatto, inviandolo in formato digitale via internet e che verrà pubblicato e valutato da una commissione composta da esperti di fotografia ed esperti di Mille Miglia nel tentativo di premiare sia la tecnica che il significato intrinseco di un particolare scatto.

Le premiazioni del concorso si terranno il giorno 17 giugno 2017, alle 11 a Palazzo Loggia e i

vincitori potranno ricevere materiale fotografico offerto dal tradizionale sponsor Photò 19, abbigliamento, libri e gadget della Mille Miglia offerti da 1000 Miglia Srl e dal Club Mille Miglia Franco Mazzotti, oltre ai riconoscimenti ufficiali dell'Associazione, del Comune di Brescia, dell'Automobile Club di Brescia e di Ubi Banca, da sempre vicina all'Associazione.

Le immagini vincitrici del Concorso saranno poi pubblicate sul libro fotografico edito dalla 1000 Miglia srl, un premio che rappresenta un valore aggiunto importante perchè di fatto manda le fotografie vincitrici nelle case dei più grandi appassionati del mondo per cui il libro della Mille Miglia è un must da collezionare ogni anno. **||**





CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI

© fotografia vincitrice della scorsa edizione di Luca Ruffoli di Piombino (Li)

Iscrizione online gratuita su www.brunoboni.it

REGOLAMENTO

- Iscrizione compilando il modulo di adesione online dal 1 al 28 maggio 2017
- Ritiro Pass Photo Ufficio Stampa Mille Miglia il 17 e 18 Maggio 2017
- Invio di una foto a 1000miglia2017@gmail.com dal 18 al 28 maggio 2017
- votazione online dei concorrenti su www.brunoboni.it dal 29 al 31 maggio 2017
- Premiazione Salone Vanvitelliano - Palazzo Loggia ore 11 - 17 giugno 2017

PREMI

- 1° Premio** Trofeo Vittoria Alata Automobile Club Brescia
- Fotocamera Reflex Digitale Sony Alpha 6000 - Obiettivo 18/55 - Photò 19
- Premio Speciale alla brescianità** Coppa Argento Famiglia Boni
- 2° Premio** Coppa UBI Banca - Orologio Club Mille Miglia Franco Mazzotti
- 3° Premio** Targa Comune di Brescia - Premio del Museo Mille Miglia
- 4° Premio** Coppa ANPS Brescia e abbigliamento Mille Miglia
- 5° Premio** Coppa CASTROL e abbigliamento Club MM Franco Mazzotti
- 6° al 15° Premio** Coppe UBI Banca



A tutti i premiati
Diploma
e Catalogo Mille Miglia



IN COLLABORAZIONE CON:

1000MIGLIA



CON IL PATROCINIO DI:



CON IL CONTRIBUTO DI:



SPECIALE PARTNERSHIP

PEOPLE
BRESCIA PHOTO FESTIVAL



MO • CA

MACOF
CENTRO
DELLA FOTOGRAFIA ITALIANA

Brescia
MUSEI
FONDAZIONE



DAL FUTURISMO ALLO SMARTPHONE

A CURA DI
RENATO CORSINI
PAOLO MAZZETTI

MILLE MIGLIA

IL MITO DELLA VELOCITÀ

12 MAGGIO 4 GIUGNO 2017
MO.CA. BS. VIA MORETTO 78

CLAUDIO AMADEI GIACOMO BRETZEL SILVANO CINELLI RICHARD B. DATRE
ERNESTO FANTOZZI LAURA GIANCATERINA EROS MAURONER
PAOLO MUCCIARELLI ROBERTO RICCA BASILIO RODELLA BEPPE VIGASIO

AUTODEMOLIZIONE
POLLINI
rottamiamo per l'ambiente

PLANET
VIGASIO
concept store in Brescia

1000
MIGLIA
1000MIGLIA



MILLE MIGLIA: IL MITO DELLA VELOCITÀ

ESPOSTA LA BALLOT CHE VINSE IL PRIMO GRAN PREMIO D'ITALIA

Pochi sanno che la Mille Miglia nacque per l'insoddisfazione provata dai quattro fondatori Franco Mazzotti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini dalla perdita delle grandi manifestazioni motoristiche disputate in territorio bresciano, sul Circuito della Fascia d'Oro (il Primo Gran Premio d'Italia del 1921 e i Gran Premi del 1921 e del 1923). Non avendo avuto l'autorizzazione a costruire un circuito permanente nella sua provincia, il bresciano Arturo Mercanti lo fece nel Parco di Monza: nel 1922, dopo la prima edizione in terra bresciana dell'anno precedente, il Gran Premio d'Italia fu trasferito sul primo, autentico, circuito italiano, l'Autodromo di Monza. Seguì un periodo di crisi per l'automobilismo e quindi, nel dicembre 1926, i quattro giovani futuri fondatori della Mille Miglia si ritrovarono. L'ambiente soffriva di depressione; Canestrini scriveva: «Discutevamo alla ricerca della soluzione della crisi dell'automobilismo; c'era poco da stare allegri. Bisognava fare qualcosa per lo sport, e soprattutto per lo sport italiano». Brescia, da loro considerata la "culla dello sport automobilistico" doveva recuperare il primato perduto. Maggi, rammentando il Primo Gran Premio d'Italia, l'unico disputato a Brescia prima di trasferirsi a Monza, ribadiva

l'assoluto bisogno di «creare qualcosa di assolutamente nuovo e sensazionale, per scuotere il mondo dell'automobilismo dal torpore e ricordare le nostre tradizioni sportive». Per questo motivo, quel primo Grand Prix italiano, ebbe grande influenza sulla nascita della Mille Miglia.

La corsa si disputò il 4 settembre 1921 a Montichiari, su un circuito ricavato da strade aperte al traffico, l'epico Circuito della Fascia d'Oro, dove fu costruita pure una curva parabolica.

A vincere fu il francese Jules Goux, al volante di una Ballot, motore tre litri a otto cilindri, pneumatici Pirelli e benzina Lampo, in tre ore e trentacinque minuti, alla media di 144 km/h. Grazie alla collaborazione tra il Club Mille Miglia, al socio Valerio Prignachi che ha scovato la vettura e alla cortesissima disponibilità di Alexander Schaufler, il collezionista austriaco che la possiede, La Ballot sarà esposta alla mostra Mille Miglia: Il Mito della Velocità. ||



MILLE MIGLIA: IL MITO DELLA VELOCITÀ



Your partner
for automotive
solutions!



www.vgvusa.us



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



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**



LA NASCITA DI UN MITO 90 ANNI DI 1000 MIGLIA

di Antonio Alessio Vatrano

Foto: Archivio www.automobiliavatrano.it
e Gianni Morandi

1927-2017



I "Quattro Moschettieri": Aymo Maggi, Franco Mazzotti, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini

MAGGI-MASERATI, WEBER-MENCHETTI E SILVANI-MINOZZI FURONO I PRIMI TRE EQUIPAGGI, DEI 77 ISCRITTI, CHE IL 26 MARZO 1927 A BRESCIA DIEDERO IL VIA ALLA PRIMA EDIZIONE DELLA 1000 MIGLIA. LE COPPIE, RISPETTIVAMENTE SU ISOTTA FRASCHINI E FIAT 519, TRA LE 8.00'00 E LE 8.04'00 PARTIRONO ALLA CONQUISTA DEL BEL PAESE. L'ALLORO, IL 27 MARZO, CORONÒ L'EQUIPAGGIO MINOJA E MORANDI ALLA GUIDA DI UNA OM 2.000 6 CILINDRI DA 80 CV, CON UNA MEDIA DI 77.238 KM/H E 1.628,180 KM PERCORSI. A SEGUIRE, L'ALTRA OM CON DANIELI-BALESTRERO E, AL TERZO POSTO, DANIELI M. - ROSA.

Nel 2017 ricorre il 90° anniversario della 1000 Miglia, anche se il suo abbrivio fu sancito, più precisamente, all'inizio di dicembre dell'anno 1926 quando, presso la residenza di Giovanni Canestrini, i "quattro moschettieri" Aymo Maggi, Franco Mazzotti, Renzo Castagneto e lo stesso Canestrini idearono quella che Mario Morasso, sulla rivista **Motori Aero Cicli & Sports** (Anno XX N°11 del 23-30 marzo 1927), definì la «Coppa della Mille Miglia, la più grande, la più bella, la più infervorante, la più significativa corsa disputata in Italia». Questo entusiasmo trapela dagli articoli e dalle cronache dell'epoca, tra i quali è assai esemplificativa quella scritta dal Nandi per **Il catalogo dell'Automobile e dello Sport** (Anno 1, N. 2, 1927) della quale riportiamo il seguente estratto: «Dunque la coppa della 1000 Miglia ha superato tutte le previsioni ottimistiche e più che in un successo si è tradotta in trionfo, trionfo di rendimento, superba fusione di muscoli e di motori».



Il 90° compleanno della 1000 Miglia ci offre l'opportunità di raccontare una storia preguata di fascino, antica e moderna allo stesso tempo.

La storia di un sogno divenuto realtà che esalta il connubio tra 1000 Miglia e OM, cioè tra la corsa e l'industria automobilistica che rappresentano le due facce della stessa medaglia coniata nella città di Brescia.

Quest'anno, infatti, grazie alla tenacia ed all'audacia di Gianni Morandi, discendente alla lontana del pilota che vinse la corsa del 1927, sarà possibile ammirare ai nastri di partenza della 1000 Miglia una OM 665 Carrozzeria Moderna (Casaro).

Un'occasione, insomma, che riproporrà nel 2017 il binomio vincente del '27, Morandi/OM. Questa iniziativa, per Morandi, rappresenta l'opportunità di realizzare le sue fantasie da bambino quando, insieme a suo padre, sognava di partecipare alla 1000 Miglia –



OM 665 Carrozzeria Moderna (Casaro) nel 1958

possibilmente alla guida di una OM 665, proprio come il suo avo.

Questa, in fondo, è la storia di un sogno mai abbandonato in un cassetto. In perenne ricerca, Morandi, nel corso degli anni si è imbattuto in alcuni modelli di OM che, il più della volte, non lo hanno emozionato al punto tale da procedere all'acquisto e questo, per un uomo che vive di grandi emozioni, è più che comprensibile.

Eppure, lei, l'OM 665 Casaro, non era affatto lontana. Ne era in possesso proprio un suo amico, Alberto Procovio, che la acquistò nel '58 in un'asta a Milano. Ma fu solo nel novembre del 2015 che Morandi ne prese coscienza e, vedendone alcune foto d'epoca, esclamò «è Bellissima!». E così la sua mente ricominciò a sognare.

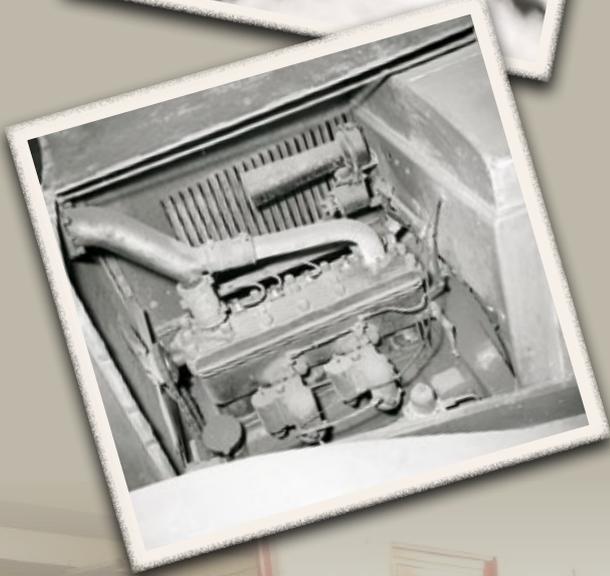
Finalizzato finalmente l'acquisto, grazie alla disponibilità del Procovio, il passo successivo fu rappresentato dal restauro.

L'auto, nonostante i suoi begli anni e le varie traversie vissute, si trovava in condizioni tali da suggerire all'arch. Corrado Lopresto di consigliare a Morandi di procedere ad un restauro conservativo: «Gianni – gli disse – so della tua OM 665, devi mantenerla assolutamente conservata, non devi assolutamente restaurarla, ti mando il mio carrozziere e, vedrai, troverete una soluzione». »





OM 665 Carrozzeria Moderna
(Casaro) nel 1958



E così fu. Giovanni Gatti, il giovane ed esperto carrozziere, andò a vederla per valutare il da farsi. L'auto lo rapì e, dinanzi a lei, disse: «Sig. Morandi, le devo fare i mie complimenti, il Sig. Corrado me l'aveva descritta, ma è più bella di quello che credevo».

A quel punto la vera sfida era stata lanciata. Era il 10 di Marzo 2016. Obiettivo: partecipazione 1000 Miglia, edizione 2017! Manca ancora poco per vedere di nuovo un Morandi alla guida di una OM 665. Manca ancora poco per vedere come un sogno da bambino possa divenire una bellissima realtà. ||

Bibliografia:

Motori Aero Cicli & Sports Anno XX N°11 del 23-30 marzo 1927 pag.11/22

Il catalogo dell'Automobile e dello Sport Anno 1 N°2 pag.9/11

Mille Miglia G.Canestrini ed.LEA agosto 1967



OM 665 Carrozzeria Moderna (Casaro)
prima del restauro conservativo



OM 665 Carrozzeria Moderna (Casaro) dopo il restauro conservativo



RINNOVATO IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE

Lo scorso 3 aprile, presso il Ristorante "Il Falconiere" a Gardone Val Trompia (BS) si è svolta l'assemblea Ordinaria dei Soci della Scuderia Brescia Corse.

Al primo punto dell'ordine del giorno c'era la gestione economica della Scuderia, illustrata dal Tesoriere Simone Becchetti che ha illustrato il rendiconto finanziario 2016 e il consuntivo 2017, ovviamente con l'approvazione all'unanimità dei soci presenti. Lo stesso Becchetti, coadiuvato dalla commercialista Monica Guizzetti, ha ribadito l'importanza di mantenere lo status di Associazione senza fini di lucro, con massima approvazione da parte dei soci. »



Sopra:
 Il notaio Antonella Rebuffoni legge l'esito delle elezioni sociali

Sotto:
 Il Presidente Ugo Gussalli Beretta



Allo scopo di migliorare i servizi ai soci, per esempio permettendo loro di iscriversi alle varie gare e manifestazioni in modo congiunto, usufruendo degli sconti e delle agevolazioni riservate alle Scuderie e Club, la Scuderia ha stretto un accordo con il Club Mille Miglia, per gestire in modo congiunto le segreterie.

Esauriti gli altri argomenti, il notaio Antonella Rebuffoni ha spiegato le modalità per le votazioni valide per il rinnovo del Consiglio Direttivo, che prevedevano al massimo tredici preferenze tra i candidati.

Il Consiglio Direttivo uscente è stato quindi integralmente rinnovato. Unica variazione, dovuta alla scomparsa del nostro compianto amico Roberto Gaburri, è stata la nomina di Giuseppe Cherubini, che di Roberto era uno dei più stretti amici. ■■

I soci presenti votanti erano 51, oltre a 18 “deleghe valide, per un totale di 69 schede distribuite. Lo spoglio delle schede ha prodotto il seguente risultato:

- Ugo Gussalli Beretta 68 Voti
- Simone Becchetti, 66 Voti
- Aldo Bonomi, 65 Voti
- Dino Brunori, 61 Voti
- Paolo Mazzetti, 60 Voti
- Ennio Tosi, 59 Voti
- Donato Benetti, 59 Voti
- Valerio Bocelli, 57 Voti
- Sandro Bertoli, 54 Voti
- Osvaldo Peli, 51 Voti
- Bruno Ferrari, 49 Voti
- Giorgio Taglietti, 46 Voti
- Giuseppe Cherubini, 43 Voti
- Pietro Giuseppe Grumelli, 37 Voti (Primo Dei Non Eletti)
- Achille Donati, 11 Voti (secondo dei non eletti)



Da Sinistra:
Donato Benetti
e Simone Becchetti





Una riunione del precedente direttivo della Scuderia, con ancora presente il compianto Roberto Gaburri



OSVALDO PELI CAMPIONE SOCIALE 2016

Nel corso dell'assemblea dello scorso dicembre, ospiti del presidente Ugo Gussalli beretta all'azienda agricola Lo PSarviere di Monticelli Brusati, sono state effettuate le premiazioni annuali della Scuderia. Al primo posto, per la regolarità, si è classificato Osvaldo Peli.





www.officialphotographersrls.com



OFFICIAL PHOTOGRAPHER





SCUDERIA

—  —

Classiche

AMORE PER LE AUTO SPORTIVE

Consulting

Sales

Restoration

Events

Motorsport

www.scuderiaclassiche.com



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

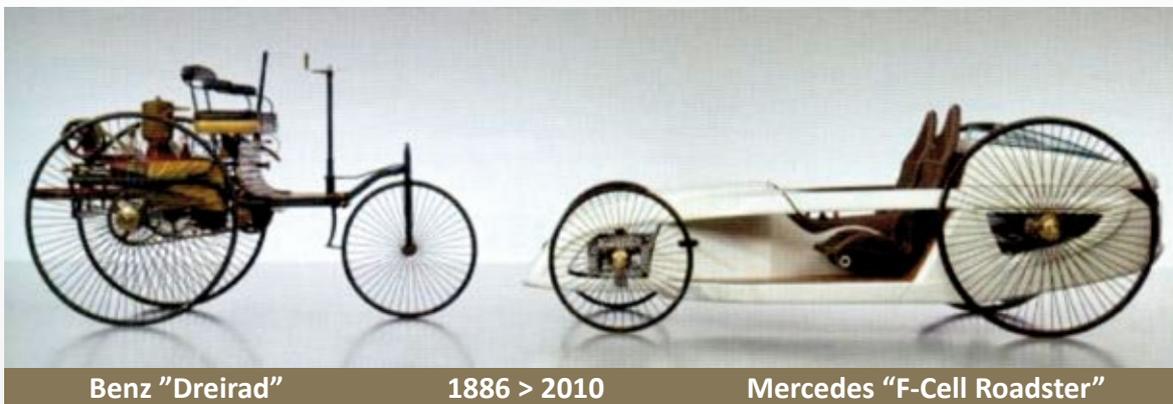
Viale della Scienza, 25 36100 Vicenza - ITALY
Tel. +39 0444 968211 Fax +39 0444 963836
e-mail: info@valbruna.it

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.it.

In questo numero della **Freccia Rossa** continuiamo le competizioni con la seconda parte dell'anno **1900**. Nella prima parte abbiamo visto come una scommessa americana su '1000 miglia' è all'origine della prima Coppa Gordon Bennett. Abbiamo anche appreso che l'automobile fu sorprendentemente inclusa nel programma dei Giochi Olimpici di Parigi.

Nella seconda parte del **1900** iniziamo con lo sviluppo automobilistico piemontese, poi viaggeremo in Inghilterra per il '1000 miles run', un evento determinante per l'industria automobilistica inglese. Queste pagine scritte in francese sono state tradotte da Letizia Giani, con l'aiuto di Laura Bonzi e Massimo Meli.



Nel centro di Ascoli Piceno, durante la **1000 miglia** 2014, la potentissima (35 cv...) **Lancia Augusta** (carrozzeria Pourtout-Parigi) del 1934 di Dominique Cruyt cerca di sfuggire alla muta di **Ferrari 340 America** e **Mercedes-Benz 300SL Carrera** (foto René).

... E A QUEI TEMPI IL PIEMONTE SVELÒ LA SUA AMBIZIONE AUTOMOBILISTICA



All'inizio del 1900, l'Automobile Club di Torino, fondato nel 1898, inaugurò la sua nuova sede nel Parco del Valentino.

Dal mese di aprile, organizzò il 1^{mo} vero Salone Automobilistico d'Italia. Niente più mostre 'dilettantistiche' con la messa a disposizione di vetture private. Gli 800 mq del Padiglione delle Belle Arti erano divisi fra gli espositori stranieri già presenti in Italia come **Benz, Daimler, Peugeot, De Dion-Bouton e Panhard & Levassor** e non meno di 11 produttori italiani, tra i quali **Orio & Marchand, Prinetti & Stucchi, Carcano** e

l'ultimo nato **Fia**, ben presto rinominato **Fiat**.

Fondato meno di nove mesi prima nel luglio 1899, i costruttori torinesi attiravano tutti gli sguardi sul loro stand grazie ad un grande pannello luminoso dove

risaltavano le lettere 'F.I.A.T.', composto da 46 lampadine alimentate da una dinamo collegata al motore di una vettura **Fiat**. Il tutto illuminava le tre **Fiat** esposte: una 4HP derivata direttamente della **Welleyes** di **Ceirano** e due 6HP 'Corsa' (v.pag.203).

Malgrado un biglietto di ingresso estremamente selettivo di 20 centesimi di lire, i 3500 visitatori consentirono all'Automobile Club di Torino di pareggiare il bilancio della sua prima iniziativa.

Questa 'Mostra di Automobili' si svolse in contemporanea a una 'Mostra Fotografica', l'altra invenzione alla moda. Il padiglione originale (foto) dove ebbero luogo le due mostre, fu distrutto durante la Seconda Guerra Mondiale.



In occasione del Salone, furono organizzate in Piemonte molte corse:

- » 21 aprile: la 1^{ma} corsa italiana in salita, Madonna del Pilone-Pino Torinese (antica strada di Chieri) su 5 Km con un dislivello di 300 mt e pendenze fino a 10%. La **Daimler 24cv** di Stead vinse alla velocità di 31,7 Km/orari la categoria 'vetture superiori ai 400 Kg' davanti alla **Peugeot 20cv** di Cuchelet. Nella categoria 'inferiori a 400 Kg', Giovanni Agnelli arrivò secondo sulla vetturina **Phenix** dietro la **Peugeot 5cv** di Clérissy. Ma i più veloci della giornata furono i tricicli **Buchet** (foto) di Marcellin (44 Km/orari) e il **Phenix-Storero** di Biscaretti.



- » Sempre in occasione del Salone di Torino, ebbe luogo la 'Sfida di Velocità' sulla strada del Castello di Stupinigi: qui Gasté batté il record 'motocicli' al chilometro lanciato sul triciclo **Perfecta** con motore **Soncin** in 42"1/5 (85,5 Km/orari).

Motocicli - " **PERFECTA** " - Motocicli
Garanzia assoluta - Massima velocità - Semplicità di costruzione
TORINO - BENDER & MARTINY - MILANO

- » 23 aprile: la corsa di durata Torino-Pinerolo-Saluzzo-Cuneo-Torino (130 Km) fu vinta dalla **Peugeot 20cv** di Cuchelet a 60,6 Km/orari (foto), ma la migliore prestazione della giornata fu firmata dallo stesso triciclo **Perfecta-Soncin** di Gasté a 66,6 Km/orari.



INSERTO



L'esordio di **Fiat** nelle corse italiane, fu talmente umile che il conte Biscaretti e Giovanni Agnelli continuarono a gareggiare sui 'tri' e le vetturette **Phenix** del loro amico Luigi Storero (v.p.184). Perché?

Per questa corsa nel feudo di **Fiat**, si era ricorsi ai ciclisti ritenuti più abili: il costruttore torinese imitò la pratica francese! Una vettura venne affidata a Federico della Ferrera, alias 'Robur', ma questo 'talento' del pedale non lo era altrettanto nella lettura delle mappe: concludendo lontano dietro Cuchelet, fu squalificato per aver sbagliato percorso. Dopo la sua breve carriera di pilota, diventò il fabbricante delle famose biciclette 'Robur'. Ad Agnelli, non restava quindi che cercare piloti tra i suoi impiegati e i risultati non si fecero attendere...

» Il 28 aprile, alla sua 1^{ma} uscita, una **Fiat 'Corsa'** 6HP vinse la corsa di velocità Torino-Asti (48 Km) davanti a due **Panhard & Levassor** 8HP. Il suo pilota era un sconosciuto giovane impiegato di 18 anni, Felice Nazzaro, tanto più sconosciuto visto che correva con lo pseudonimo di 'Castore'.

'CENSIN' LANCIA COSTRUÌ L'IMMAGINE SPORTIVA DI FIAT

Nazzaro fu ben presto assistito da un altro impiegato della casa automobilistica.



» nel mese di maggio, la Bologna-Poggio Renatico-Malalbergo-Bologna (75 Km) fu vinta alla velocità di 60 Km/orari da Bugatti, sul 'tri' **Prinetti & Stucchi**, davanti al marchese fiorentino Ginori su **Bolide** (foto).



Nella categoria 'vetturette', Laporte vinse su una **Orio & Marchand**. Agnelli che concluse solo al 6° posto in classifica generale con una **Fiat 6cv** rigorosamente di serie, si convinse definitivamente di due cose: 1/ reclutare altri giovani di talento; 2/ costruire vetture fatte esclusivamente per la competizione.

Fu di nuovo tra il personale ereditato da **Ceirano**, che scovò un altro pilota di 18 anni, Vincenzo Lancia, affettuosamente soprannominato 'Censin'. Era uno spietato collaudatore e il suo motto rifletteva bene la sua temerarietà *'O la va, o la spacca'*.

» 1 luglio, Padova-Vicenza-Bassano-Treviso-Padova (220 Km): Lancia condusse la sua **Fiat 6HP 'Corsa'** al 1^{mo} posto 'tutte categorie' (a 47,2 Km/orari). La prestazione fu di rilievo, considerando che per la sua prima uscita, precedette le **Panhard & Levassor**, **Benz-Ricordi** (v.pag.204) e **Mors**. Lancia aveva anche anticipato al tempo stesso il 'recordman' Gasté sul suo triciclo **Perfecta**. Quanto all'altro giovane prodigio, Ettore Bugatti, sul quadriciclo **Prinetti & Stucchi**, fu squalificato per una 'spintarella' nella salita di Braganze vicino a Bassano... Per sua sfortuna i testimoni erano stati loquaci!



Tutti i partecipanti alla settimana di Torino si ritrovarono dopo la Torino-Pinerolo-Saluzzo-Cuneo-Torino per una foto mondana intorno a Roberto Biscaretti di Ruffia (al centro con il suo pizetto dietro il triciclo n°10). Questo pioniere dell'automobile italiana, cofondatore di **Fiat** e dell'Automobile Club di Torino, partecipava alle corse con lo pseudonimo di 'Capitano Nemo'.



Costruita in tre esemplari, la **Fiat 6HP 'Corsa'** bi-cilindrica di 1082cc. sviluppava 10cv, una resa elevata per quell'epoca. Per rientrare nella categoria 'massimo 600 Kg', l'astuto Aristide Faccioli aveva guadagnato peso eliminando il cambio. La trasmissione a catena era un modello di semplicità ed efficacia. Raggiungendo la velocità di 60 Km/h la **Fiat 'Corsa'** rivaleggiava con le vetture straniere ma a patto di non andare in stallo su strade troppo ripide.

» 2 luglio, sui 10 Km in rettilineo tra Padova e Bovolenta, Vincenzo Lancia arrivò primo nella sua categoria alla velocità di 58,7 Km/orari e terzo assoluto dietro il triciclo **Perfecta** di Gasté (74,7 Km/orari) e il quadriciclo **Prinetti & Stucchi** di Bugatti (59,7 Km/orari).

Oltre all'esposizione di 100 vetture, l'attrazione principale di quei giorni fu la prova di abilità nell'ippodromo Prado della Valle davanti ad un pubblico record di 15.000 spettatori, che rappresentavano il 20% degli abitanti di Padova.

5-10 SETTEMBRE: IL 'CONVEGNO AUTOMOBILISTICO' DI BRESCIA

» 9 settembre, allo 'sprint con partenza lanciata' di 5 Km tra Bagnolo Mella e San Zeno (Brescia), la **Fiat 'Corsa'** di Vittorio Lancia raggiunse i 57 Km/orari e fu preceduta solo dalla **Panhard & Levassor** 12cv di Franchetti (64,3 Km/orari). Ma il più veloce della giornata fu Monti su un quadriciclo **Prunetti & Stucchi** (foto, Museo Nazionale dell'Automobile-Torino).



» 10 settembre, la corsa Brescia-Cremona-Mantova-Verona-Brescia (223 Km) a causa del brutto tempo si svolse su strade fangose e talmente scivolose che un terzo dei 48 equipaggi iscritti non prese il via.

Sfortunatamente per la prima volta in una corsa italiana il destino aveva dato appuntamento a qualcuno: partito quarto, Attilio Caffaratti perse il controllo del suo triciclo in una curva al secondo chilometro. Proiettata sulla banchina della strada, la sua testa urtò una pietra. Trasportato all'ospedale non riprese più conoscenza. Nonostante l'incidente e le condizioni metereologiche, undici piloti terminarono la prova vinta da Soncin nella categoria 'Tricicli' (57 Km/orari), da Carlo Maserati nella categoria 'Motocicli' (30,4 Km/orari) e Franchetti nella categoria 'Vetture' (53,9 Km/orari). Lancia, secondo assoluto su una **Fiat 'Corsa'** (43,5 Km/orari), si vide assegnare la **Coppa del Corriere della Sera**, con un premio di 300 lire, l'equivalente di sei mesi di lavoro di un operaio. Era una bella ricompensa per questo giovane che aveva preceduto una **De Dion-Bouton** e due **Renault** degli importatori Giuseppe Franchini e Cesare Isotta.

Questo 'Convegno automobilistico' era un evento importante in Italia. Carovane di automobili avevano raggiunto Brescia, non solo da Torino e da Milano, ma anche da 'Club' più recenti:

» il 'Club Automobilisti Fiorentini', fondato il 3 febbraio 1900 dal principe Piero Strozzi, il marchese Ernesto Corsini e i marchesi Lorenzo e Carlo Ginori. Nel 1894, quest'ultimo aveva già fatto scalpore imbarcando la sua **Panhard & Levassor** dog-cart (foto) sul suo yacht a Monaco per trasportarla fino a La Spezia, e poi in treno a Firenze.



INSERTO





INSERTO



» Quello di Venezia (che copriva anche la regione di Padova), fondato nel gennaio del 1899, aveva una doppia particolarità:

quella di promuovere l'automobile in una città che non è certamente rinominata per i suoi autodromi, e quella di essere presieduta da una donna, una 'prima'! La contessa Elsa Albrizzi praticava gli sport d'avanguardia, non come gondoliera, ma tennis e bici. Non era partita per Brescia da Palazzo Albrizzi vicino al 'Ponte delle Tette' a Venezia (dove parcheggiare la sua **Benz** era particolarmente complicato!), ma dalla sua villa estiva ad Este sul Brenta.



In testa ai club stranieri si notava la presenza del barone de Zuylen, presidente dell'ACF, che come i suoi colleghi era attirato dal programma che comprendeva diverse corse e sfilate:

» un 'rallye' al Lago di Garda, che la rivista *La France Automobile* aveva presentato con una descrizione sempre corrente '... vedremo l'invasione dei ricchi tedeschi che vengono a cercare questo clima meraviglioso...'. Nella stessa cronaca l'autore approfittò per rivolgersi alla burocrazia francese in modo subliminale sottolineando *'la benevolenza delle autorità di Brescia, che hanno concesso una libertà alla quale gli stranieri presenti desiderano rendere omaggio...'*

» un'esposizione di 200 veicoli, più che al Salone di Torino, si tenne nella 'Crociera di San Luca'. Una delle medaglie fu attribuita a Giuseppe Tito Ricordi, rappresentante di **Benz, Fiat e De Dion-Bouton**. Ricordi si era creato una solida reputazione producendo una **Benz 'premium'** chiamata **Ricordi-Benz**.

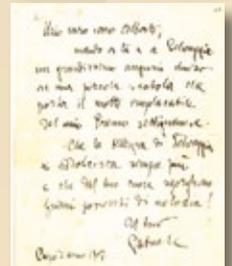
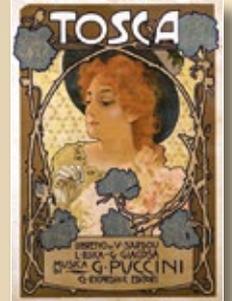
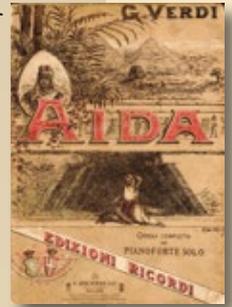


Ricordi ne modificò la sospensione per darle un confort più adatto alle strade italiane e la affidò poi agli ebanisti Belloni & Castagna, che con qualche colpo di scalpello trasformarono l'austera tedesca in latina elegante. Tra le più belle realizzazioni di Ricordi si annovera la **Benz 'Victoria'** di Cobianchi d'Omegna (v.pag.156) e la 'Dos-à-Dos' del bresciano Ferrante.

Peraltro, Ricordi era l'erede delle 'Edizioni G. Ricordi', il celebre editore delle opere musicali di Verdi e Puccini (che nel **1900** aveva trionfato con la prima de 'La Tosca' al Teatro Costanzi a Roma), così come quelle del 'maestro' Alberto Franchetti, presidente onorario del 'Convegno automobilistico di Brescia' e presidente e co-fondatore dell'Automobile Club di Milano. Questo 'autofilo' componeva opere interpretate da Toscanini e diretta da Mahler in persona! I melomani si ricorderanno dell'aria 'Studenti, Udite' di 'Germania' cantata dal grande Caruso. Come i suoi amici Puccini (v.pag.134) e Gabriele d'Annunzio, autore del libretto di una delle sue opere (v. una delle sue numerose lettere), Franchetti fece parte di un circolo eclettico di artisti che tendevano le orecchie non appena sentivano il musicale rombo di un motore.

A seguito del 'Convegno' del **1900**, che divenne la 'settimana di Brescia', una tradizione automobilistica di fama mondiale nacque con la realizzazione della **Lancia Florio** nel 1905 e della **1000 Willea** nel 1927.

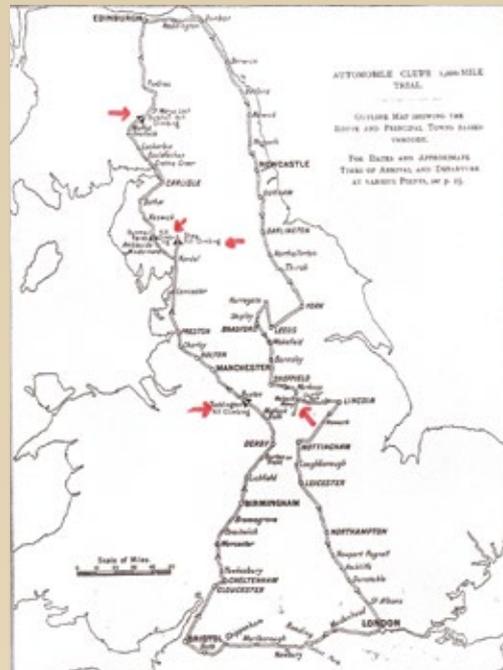
La 12CV di Franchetti assomigliava a quella di C.S. Rolls, che vediamo al volante di questa 'bestseller' di Panhard & Levassor, costruita su due telai diversi in 514 esemplari e equipaggiata da un motore molto performante, il 4-cil. Phenix-Daimler da 3296cc.



**DAL 23 APRILE AL 12 MAGGIO:
27 ANNI PRIMA DELLA '1000
MIGLIA', LA '1000 MILES'
INGLESE. IL PRIMO RALLY
AUTOMOBILISTICO MODERNO?**

In Gran Bretagna, nonostante l'abolizione nel 1896 delle restrizioni assurde del 'Locomotion Act' (v.pag.134), l'organizzazione di una competizione automobilistica su strada aperta alla circolazione, rimaneva quasi impossibile. E questo ignorando la determinazione di Frederick Simms (v.pag.135), presidente dell'Automobile Club di Gran Bretagna e Irlanda (antenato del RAC) e del suo segretario Claude Johnson. Con il sostegno finanziario del Daily Mail che si fece carico del rischio finanziario, venne lanciata l'idea di un test di affidabilità.

- » Il regolamento di questo 'Trial' (test) proponeva una formula molto diversa da quelle che venivano adottate sul continente. Alcune delle sue regole prefiguravano già i rally storici di regolarità dei nostri giorni.
- » L'organizzatore insisteva sulla sicurezza e sul rispetto della regolamentazione stradale: 6 miglia = 9Km/orari in città e 12 miglia = 19Km/orari su strada (10 miglia = 16Km/orari in Scozia). Piazzò dei cronometristi all'ingresso e all'uscita degli agglomerati urbani per controllare i tempi di passaggio nelle città.
- » Con l'obiettivo primario di far familiarizzare il pubblico britannico con l'automobile, si allestirono esposizioni ad ogni tappa.



- » Sebbene la velocità non fosse 'ufficialmente' il primo criterio di classificazione, bisognava comunque soddisfare gli appassionati di velocità: si tennero cinque vere corse su aree private messe a disposizione dai Lords simpatizzanti (indicate in rosso sulla cartina). Le strade qui erano talvolta tenute meglio di quelle di pubblico dominio. Infatti, dopo che le 'locomotive stradali', che avevano rimpiazzato le vecchie diligenze, erano andate in fallimento nella metà del XIX° secolo, le strade versavano in totale abbandono a tutto vantaggio della ferrovia.
- » L'affidabilità, come criterio principale, era lasciato alla discrezione di un comitato di ingegneri indipendenti.
- » I partecipanti erano divisi in due categorie: i 'trade entries' (costruttori o agenti con targa numerica nera) e i 'private entries' (i 'privati' con la targa bianca che iniziava per 'A' come 'Amatore').
- » I veicoli erano suddivisi secondo la loro potenza e il loro prezzo: >200 Sterline, 200-300 Sterline, 300-500 Sterline e <500 Sterline* (*all'epoca 1 Sterlina=+/-26 lire o franchi francesi).
- » Nel 1900, il solo fatto di evocare per una competizione la distanza di **1000 miglia** era utopico. Non passava per la mente di nessun automobilista, nemmeno nei suoi sogni, di percorrere questa distanza nello stesso giorno o in un colpo solo. Nel 1898, Alexandre Winton aveva già lanciato una scommessa insensata su questa distanza contro le **Panhard & Levassor** (v.pag.187). Nel 1927, il mitico *sogno* divenne realtà grazie alla **1000 MIGLIA** italiana.

Automobile Club of Great Britain & Ireland
with which is Incorporated the Self-Propelled Traffic Association.

Official Programme
OF THE
**1,000-MILE MOTOR
VEHICLE TRIAL,**

Starting from London on Monday, April 23rd, 1900, at 7 a.m. and
returning to London on Saturday, May 12th, 1900,

Passing through Bath, Bristol, Gloucester, Cheltenham, Worcester, Birmingham, Lichfield, Matlock, Buxton, Manchester, Preston, Lancaster, Kendal, Keswick, Carlisle, Moffat, Peebles, Edinburgh, Berwick, Newcastle-on-Tyne, Durham, Northallerton, Thirsk, York, Leeds, Harrogate, Bradford, Wakefield, Barnsley, Sheffield, Worksop, Lincoln, Newark, Nottingham, Loughborough, Leicester, and Northampton.

AND INCLUDING
ONE-DAY EXHIBITIONS
OF THE MOTOR VEHICLES, OF WHICH THERE WILL BE AT LEAST EIGHTY.
At Bristol, Birmingham, Manchester, Edinburgh, Newcastle-on-Tyne, Leeds, and Sheffield.

This Trial and the Exhibitions have been organized by the Club in the interests of the Automobile Movement. Certificates will be granted to the vehicles, in Section I, which successfully accomplish the Trial.

The vehicles entered for the Trial will also be on view, previous to the Trial, at the Agricultural Hall, Islington, on Saturday, April 21st, and also on their return, from Saturday, May 12th, to Saturday, May 19th, 1900, at THE CRYSTAL PALACE, SYDENHAM, LONDON



INSERTO

ORGANIZZAZIONE 1000 MILES *

Dopo essere stati in ritardo sullo sviluppo automobilistico europeo a partire dal 1885, gli inglesi dovevano per forza reagire. La loro prima competizione a 'lunga distanza' impressionò tutta l'Europa sul piano organizzativo**. Il programma / libretto

ufficiale includeva una mappa, 'time-tables' giornalieri, punti di ristoro, una lista di assistenza lungo il percorso (ingegneri, fabbri e officine per biciclette) così come moduli per l'alloggio.

Un'ampia scelta di hotel veniva proposta in ogni città. Per accontentare gli stranieri si poteva anche scegliere tra thé e caffè a patto che si apprezzasse il caffè inglese!

Hotels

The following list of hotels is published for the convenience of competitors and spectators. It is not intended to be a list of hotels in which competitors are to stay, but a list of hotels which are available for their use. It is the competitor's responsibility to enquire as to the actual conditions of accommodation.

1. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

2. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

3. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

4. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

5. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

6. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

7. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

8. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

9. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

10. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

11. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

12. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

13. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

14. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

15. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

16. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

17. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

18. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

19. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

20. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

21. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

22. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

23. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

24. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

25. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

26. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

27. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

28. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

29. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

30. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

31. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

32. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

33. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

34. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

35. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

36. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

37. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

38. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

39. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

40. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

41. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

42. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

43. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

44. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

45. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

46. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

47. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

48. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

49. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

50. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

51. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

52. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

53. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

54. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

55. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

56. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

57. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

58. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

59. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

60. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

61. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

62. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

63. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

64. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

65. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

66. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

67. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

68. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

69. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

70. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

71. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

72. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

73. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

74. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

75. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

76. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

77. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

78. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

79. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

80. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

81. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

82. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

83. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

84. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

85. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

86. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

87. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

88. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

89. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

90. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

91. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

92. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

93. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

94. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

95. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

96. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

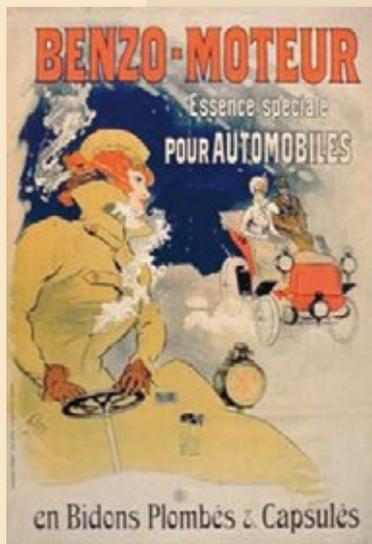
97. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

98. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

99. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

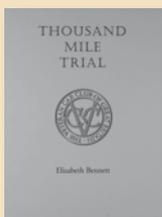
100. Breakfast of tea and coffee, of specially selected, hot and cold breakfast, with attendance, will be _____ per person.

Come per tutte le iniziative sportive e di svago, l'organizzazione dovette fare i salti mortali per conciliare i desideri dei fanatici del volante e i dilettanti che preferivano invece i 'tea time', 'lunch time' e altri ammazzacaffè.



Sul piano logistico, più di 1000 litri di benzina al giorno dovettero essere trasportati per i partecipanti che non desideravano occuparsene personalmente.

La benzina disponibile dai farmacisti-droghieri era di qualità irregolare. Era meglio affidarsi ai fusti piombati da dieci litri delle marche più note.



* Questo logo immaginario sotto forma di plagio è una strizzatina d'occhio anacronistica alla 1000miglia italiana.
** A chi desidera essere più informato su questo 'rally ante litteram', consiglio vivamente l'opera di Elisabeth Bennett.



Gli studenti avevano ottenuto un permesso per distribuire alle fermate l'antica rivista The Autocar, fondata nel 1895 quando sul territorio inglese si contavano meno di dieci veicoli a benzina. Qui allegata la copertina (luglio 1900) di questa rivista che esiste sempre, anche se il prezzo di 3 penny è stato ovviamente rivalutato.

Sul piano comunicativo, l'organizzazione spediva ogni giorno numerosi telegrammi alla stampa inglese per permetterle di informare quotidianamente i propri lettori.

Grazie alla mobilitazione di tutti i Club Ciclistici regionale, il percorso era stato segnalato e, nei punti nevralgici, degli 'stewart' indicavano la direzione con bandiere di colori distintivi.



Mai in Europa una competizione fu preparata con così tanta meticolosità. Il 'trial' ('prova') della 1000 miles era suddiviso in 11 tappe, che in totale coprivano 1.108 1/2 miglia. L'itinerario prevedeva la partenza da Londra verso la Scozia e ritorno in senso orario. Le tappe erano divise in sezioni più corte in modo da permettere anche di organizzare più esposizioni itineranti ogni giorno e ai ritardatari di recuperare il timing imposto.

1,000-Mile Trial
APPROXIMATE TIME-TABLE.
From the "Automotor Journal" for April, 1900.

Date	Depart	Arrive about	Date	Depart	Arrive about
April 2nd (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 2nd (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 3rd (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 3rd (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 4th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 4th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 5th (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 5th (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 6th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 6th (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 7th (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 7th (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 8th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 8th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 9th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 9th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 10th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 10th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 11th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 11th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 12th (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 12th (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 13th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 13th (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 14th (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 14th (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 15th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 15th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 16th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 16th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 17th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 17th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 18th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 18th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 19th (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 19th (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 20th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 20th (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 21st (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 21st (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 22nd (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 22nd (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 23rd (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 23rd (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 24th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 24th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 25th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 25th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 26th (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 26th (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 27th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 27th (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 28th (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 28th (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 29th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 29th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
April 30th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 30th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 1st (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	May 31st (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 2nd (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 1st (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 3rd (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 2nd (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 4th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 3rd (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 5th (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 4th (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 6th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 5th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 7th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 6th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 8th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 7th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 9th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 8th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 10th (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 9th (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 11th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 10th (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 12th (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 11th (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 13th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 12th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 14th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 13th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 15th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 14th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 16th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 15th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 17th (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 16th (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 18th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 17th (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 19th (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 18th (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 20th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 19th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 21st (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 20th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 22nd (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 21st (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 23rd (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 22nd (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 24th (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 23rd (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 25th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 24th (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 26th (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 25th (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 27th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 26th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 28th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 27th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 29th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 28th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 30th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 29th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
May 31st (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	June 30th (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 1st (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 1st (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 2nd (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 2nd (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 3rd (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 3rd (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 4th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 4th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 5th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 5th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 6th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 6th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 7th (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 7th (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 8th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 8th (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 9th (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 9th (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 10th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 10th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 11th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 11th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 12th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 12th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 13th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 13th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 14th (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 14th (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 15th (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 15th (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 16th (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 16th (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 17th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 17th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 18th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 18th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 19th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 19th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 20th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 20th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 21st (Thursday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 21st (Thursday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 22nd (Friday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 22nd (Friday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 23rd (Saturday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 23rd (Saturday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 24th (Sunday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 24th (Sunday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 25th (Monday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 25th (Monday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 26th (Tuesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 26th (Tuesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh, 10 a.m.
June 27th (Wednesday)	London, 7 a.m.	Manchester, 10 a.m.	July 27th (Wednesday)	Edinburgh, 7 a.m.	Edinburgh

IL 'TRIAL' DELLA 1000 MILES

Prologo

All'epoca le competizioni automobilistiche erano abbinata ad esposizioni ed avvenimenti di connotazione nazionale: in Italia, vi si aggiungeva una prova di abilità e in Francia, come richiede la tradizione, un banchetto. Gli inglesi innovarono con uno spettacolo di acrobazia automobilistica nel Royal Agricultural Hall di Londra.

Partenza e 1° colazione a Champagne

Su 83 iscritti, 65 automobili di tutti i tipi, di cui 2 a vapore, si presentarono alla partenza. Si contavano Tri, Phaeton, Duc, Victoria (n°41 e 44 Victoria **International**), Wagonette e anche un bus 8-posti **Daimler** (Coventry) dei Servizi Pubblici Londinesi (n°38).

Schieramento agli ingressi di Hyde Park delle 'private entries' con due **Panhard & Levassor** 6HP (A1, A2) e una **MMC Phaeton** 6HP (A8).

Il 23 aprile 1900 alle 7:00 del mattino, più di un migliaio di spettatori si erano svegliati all'alba per vedere la n°1, la **Benz Ideal** di Hewetson (agente del marchio), lasciare Hyde Park Corner per la prima tappa di 118 miglia verso Bristol.

Tutti pionieri inglesi seguivano la **Benz**, a partire dall'onorevole C.S Rolls su una **Panhard & Levassor**, così come altri fondatori dell'industria automobilistica britannica come Herbert Austin (la futura **Austin**) su una **Wolseley** (n°40), J.D. Siddeley (primo Barone Kenilworth e futuro padrone della

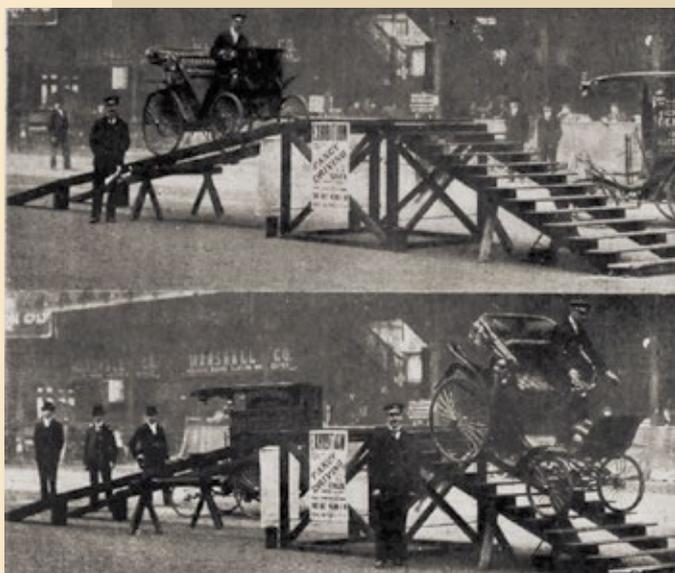
In anteprima del 'trial' della 1000 miles, concorrenti e spettatori poterono ammirare le figure del pilota-acrobata M.J. Coles su un trampolino a scale costruito appositamente per l'occasione.

È sempre dentro questo luminoso Royal Agriculture Hall (foto) – oggi il Business Design Center di Londra – che ebbe luogo, alla vigilia della partenza a Hyde Park Corner, l'esposizione e la punzonatura.



Armstrong Siddeley) su una **Daimler** (Coventry) e George, il fratello di Frederick Lanchester, sulla decana dei marchi britannici, una **Lanchester**.

Il Principe di Galles, futuro Edoardo VII, era venuto in persona per incoraggiare gli intrepidi automobilisti per questa 'grande prima' dell'Impero Britannico.





Intorno al tendone dove i invitati si erano messi a tavola seduti sulle eleganti sedie Thonet per una 'prima colazione a Champagne', si può riconoscere in primo piano, davanti a **Georges Richard**, la **Daimler (Coventry) 12HP n°A11** di **Scott Montagu**, 2° barone Montagu de Beaulieu e primo parlamentare britannico a possedere un'automobile. Oggi si può ammirare la sua superba collezione automobilistica a **Beaulieu (Hampshire, Inghilterra)**. Ricordiamo la sua bella amante, **Eleanor Thornton**, che passò alla storia facendo da modella per la futura mascotte dello 'Spirit of Ecstasy' delle **Rolls-Royce** (v.pag.49)



Il rally iniziò dunque nella maniera più mondana.

Dopo la visita principesca alla partenza, una prima fermata dopo sole 40 miglia assemblò tutti i partecipanti intorno ad un sontuoso 'breakfast' a Reading da Alfred Harmsworth's, futuro visconte di Northcliffe, magnate della stampa (Times, Daily Mirror) e sponsor dell'evento.

Alla partenza da Reading, si ammira davanti alla **Panhard & Levassor** bianca, la **Clément Richard** n°46. È anche l'occasione di fare l'inventario della moda eccentrica dei primi automobilisti andando dai più svariati copricapo agli abiti a tre pezzi e redingote, senza dimenticare gli sgariganti cappotti in pelliccia e, nonostante il sole, gli occhiali da astronauta di Jules Verne...

VERSO NORD, DIREZIONE SCOZIA

Altra fermata inevitabile, il 'five o'clock tea': subito dopo aver ingurgitato questo beveraggio di acqua calda, i partecipanti furono gratificati da una doccia fredda nei loro veicoli mal coperti dalle capote. Si trattò di un vero diluvio all'inglese, che permise al più temerario, C.S. Rolls, di 'surfare' sulle strade inondate e di terminare la tappa a Bristol con due ore di anticipo sull'orario previsto.

La sera del primo giorno, il giornale locale, **Bristol Times and Mirror**, descrisse l'atmosfera in un modo che gli ecologisti attuali apprezzerebbero «*Con così tanti motori a benzina si diffondeva un certo profumo, che non era poi così tanto forte da diventare sgradevole...*».

Dal momento che si trattava di una prova di regolarità, 11 concorrenti ottennero la sera della prima tappa un 'Diploma di Capacità', che certificava che l'avevano conclusa alla velocità legale di 12 miglia orarie. Questo riconoscimento fu interpretato da molti come un brevetto di impunità: la velocità legale massima, ampiamente superata dal vincitore, C.S. Rolls, era diventata la velocità minima da raggiungere per piazzarsi bene in classifica.



È vero che la polizia stradale non aveva alcun mezzo affidabile per valutare le infrazioni se non quello di inseguire a cavallo o in bicicletta i contravventori. Inoltre erano molto impegnati a contenere la folla che si ammassava in diverse file agli incroci e negli agglomerati.



Dopo una giornata di esposizione al 'Drill Hall' di Bristol (foto), la partenza verso nord per Birmingham avvenne seguendo l'ordine di arrivo della prima tappa.

Durante la seconda tappa, si concatenarono altre esposizioni 'en route', giusto il tempo di un restauro.



Durante l'eleven o'clock tea time' della seconda tappa si era già alla terza esposizione itinerante al 'Winter Gardens' a Cheltenham: a destra della **Panhard & Levassor** n°A17 di C.S. Rolls, si possono riconoscere due **Daimler** (Coventry).

Fu necessario aspettare la terza tappa Birmingham-Manchester perché le cose si facessero serie: una prima corsa in salita di 2 ½ miglia a Taddington con un dislivello che arrivava fino all'8%. Con sorpresa di tutti la **Panhard & Levassor** di C.S. Rolls, considerata la più veloce sulla scena, fu superata di misura dal triciclo **Ariel** di A.J. Wilson a 30,4 Km/orari.

Ariel era un vecchio costruttore di biciclette dove **William Hillman** (la futura **Hillman**) aveva iniziato la sua carriera. I due tricicli, così come il quadriciclo **Ariel** parteciparono tutti con successo al **1000 miles 'trial'**. Più affidabili del triciclo



De Dion-Bouton, del quale comunque prendevano in prestito il motore, questo era collocato molto in basso a monte dell'albero di trasmissione e beneficiava di un cambio di velocità chiuso e lubrificato.

Il primo e l'ultimo di questa prima prova erano dei veicoli inglesi. La pesante vettoretta **Marshall** a 7,8 Km/orari, ultima di quelli a benzina, fu seguita solo da una delle due automobili a vapore, la **Whitney Steam Car** (foto). Sembravano lontani i tempi in cui i mezzi 'a vapore' lasciavano quelli 'a benzina' sul posto dalla prima collina... E tuttavia non erano nemmeno passati dieci anni!



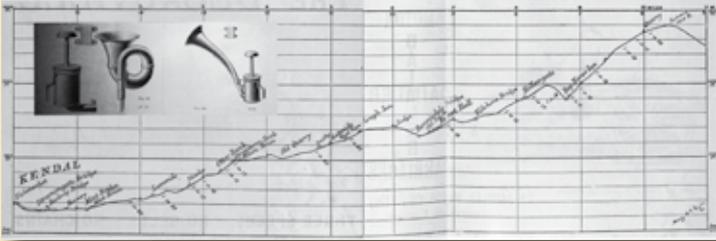
La vettoretta **Marshall** era una versione inglese della **Hurtu** francese con un motore tedesco **Benz**. Il triciclo **Marshall**, che era iscritto ma non prese mai il via, era costruito su licenza francese **Renaux**, da non confondere con **Renault**! Nel 1902, **Marshall** cambiò il nome per diventare **Belsize**, luogo di produzione.



INSERTO



» La tappa seguente Manchester-Kendal includeva una seconda corsa opzionale in salita a partire da Kendal, alla quale partecipò la metà dei concorrenti. Per evitare di bloccarsi, i piloti dovevano avere la capacità di scegliere la giusta marcia per anticipare i cambiamenti di pendenza. Se il pilota si fermava, non c'era altra scelta che lasciarsi andare a ruota libera per riavviare il motore da una pendenza meno ripida. I più esperti avevano innanzitutto memorizzato il profilo delle 11,5 miglia di salita.



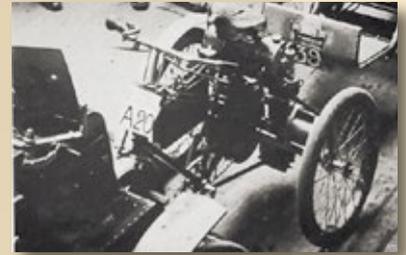
I numerosi cambiamenti di rilievo si concludevano con una pendenza molto ripida dal 'pub Bay Horse Inn'.

La **Panhard & Levassor** di C.S. Rolls la espugnò alla velocità di 44 Km/orari e fu cronometrata a quasi 30 Km/orari sull'ultimo tratto ripido finale.

La Panhard & Levassor di C.S. Rolls nella discesa della salita di Kendal.

Vista la scarsa capacità di frenata dell'epoca, l'organizzatore rinunciò a cronometrare le vetture in discesa.

Nella salita di Dunmail, nella tappa Kendal-Carlisle, C.S. Rolls precedette i leggerissimi tricicli francesi **Empress** (A20) con motore **De Dion-Bouton** (foto).



All'ingresso in Scozia, Gretna Green, noto dagli amanti per i suoi 'matrimoni espressi', consacrò l'unione tra l'automobile e il pubblico, accorso numeroso ad acclamare i concorrenti. Prima di raggiungere Edimburgo, una terza difficile corsa in salita attendeva i concorrenti a Birkhill: C.S. Rolls la vinse con ampio margine davanti ad un quadriciclo **Ariel** alla velocità media di 26 Km/orari. Dopo 548 miglia, la carovana era giunta a metà corsa nella capitale scozzese.



A Edimburgo, un vibrante appello a favore dell'automobile fu pronunciato sul podio del Waverley Market da Lord Kingsburgh, Procuratore Generale di Scozia, durante l'esposizione, nella quale era facile riconoscere i seguenti marchi: **Benz** 3cv (2), due **Marshall** 5cv (24 e 49) che circondano una **Peugeot** 7cv nascosta e una **Daimler** 6cv di Coventry (A26), **Century Tandem Tricycle** (39), **MCC Triumph** 3½cv (31), **Decauville** 3½cv (33 e 34), **Benz Ideal** 3cv (A25), **New Orleans** 3cv (27), il n°51 è una **Star** Vetturetta inglese 3½ cv (niente a che vedere con la **Star** italiana, ultima iniziativa di Giovanni Ceirano), **De Dion Bouton** vetturetta 3cv (14), dietro la quale si trova la **Lanchester** accanto a due vetture bianche, la **Panhard & Levassor** di Rolls e un'altra **Daimler** 6cv di Coventry (36).



BACK TO LONDON

Dopo sontuosi festeggiamenti accompagnati delle cornamuse, 45 superstiti (su 54 partenti) si allinearono per raggiungere Londra in tre tappe via Newcastle, Leeds e Sheffield.

Questa perfetta programmazione nascondeva molto bene la fatica dei meccanici e degli equipaggi, visto che non si scampò certo agli incidenti sulla strada del ritorno. Così la **Daimler** (Coventry) di White fu in grado di proseguire il proprio percorso solo a prezzo di grande acrobazie: avendo spezzato una bielletta di direzione per schivare

un fossato, continuò gli ultimi 30 Km della settima tappa, solo grazie all'abilità del copilota che, inarcato sul predellino, controllò la ruota direzionale con l'aiuto del suo piede. Allo stop, un fabbro si occupò di saldare lo sterzo, mentre il ciabattino locale risuolò lo scarponcino.

Fu grazie a questo tipo di perizie che i pionieri forgiarono la leggenda e il pubblico di York non mancò di rendere loro omaggio erigendo all'ingresso della città un grande arco di trionfo tutto fiorito.

Alla penultima tappa da Sheffield a Nottingham, si tenne la sola prova di velocità su terreno pianeggiante nella bellissima tenuta del Duca di Portland, il Welbeck Park, dove, sulla pista equestre, le vetture furono cronometrate su un miglio in ogni direzione (speedtest).

In pianura come in montagna, nessuno poteva competere contro la **Panhard & Levassor** 12cv di C.S. Rolls, che consolidò il suo primo posto a 60,2 Km/orari, anticipando ampiamente la **Napier** 8cv (al centro della foto 8) e la **Panhard & Levassor** 8cv di Mayhew.

foto 4: Mentre alcuni alleggerivano le loro vetture da bagagli inutili, altri ne approfittavano per un'ultima messa a punto.

*foto 5: Davanti al fienile, una **Napier** (a sn.), due **Daimler** (A11 e A12) e due **Panhard & Levassor**, di cui la A17 di C.S. Rolls (a ds.).*

*foto 6: Ultima attesa prima di lanciarsi per la **Gladiator** (n°16), la **Daimler** 'Parisian' (Coventry) bianca e la **Wolseley** nera a sn.*

*foto 7: La stessa **Wolseley** durante il 'speedtest' sulla pista equestre.*



1



2



3

Da sn. a ds. foto 1: una **Marshall** (49), una vetturessa **De Dion-Bouton** (14), due **Daimler** (la 2-cil-6cv e la 4-cil-12cv A11);

foto 2: una **Panhard & Levassor** bianca, una **Daimler** (A7), una **Lanchester**, due **Georges Richard** (46 et 47);

foto 3: una **New Orleans** (28), un'altra vetturessa **De Dion-Bouton** (15), una **International Victoria** (44) e una **Gladiator** (16).



4



5



6



7



8



INSERTO



Il brutto tempo e le forature non risparmiarono nessuno, nemmeno la **Napier** di S.E. Edge.

L'ultima tappa fu la più lunga (200 Km) e la più umida, forature multiple, incidenti e abbandoni sulle strade bagnate.

In questo gioco a eliminazione, 35 equipaggi conclusero il **1000 miles 'trial'**, sabato 12 maggio 1900. Dodici equipaggi furono accreditati con la media legale, visto che le medie più alte non furono né conteggiate né penalizzate. Senza sorprese, C.S. Rolls fu il grande vincitore del **1000 miles 'trial'**.

A nord della capitale tutti si raggrupparono per raggiungere la sede dell'Automobile Club a Whitehall.



Per condividere il suo trionfo, C.S. Rolls entrando a Londra fece salire i suoi amici sulla **Panhard & Levassor**.



Esausto sulla piattaforma della **Napier** (dietro la n°17 di Rolls e davanti al triciclo **Ariel**), il meccanico di 14 anni altro non è che St. John Nixon: questo adolescente diventerà un grande storico dell'automobile la cui testimonianza ha ampiamente ispirato queste pagine.



1000 MILES

Marketing o Laboratorio?

UN'APOTESE DI MARKETING CARITATEVOLE E INDUSTRIALE

Nel lasciare Whitehall, i concorrenti si recarono al Crystal Palace per partecipare a un atto di beneficenza in favore delle vittime della 'Guerra dei Boeri' in Sud Africa (1899-1902). L'aristocratica Georgiana Curzon, figlia del 6° conte Howe, proponeva al pubblico un giro in una delle 'Racing Motor Vehicle' al prezzo di un pence. I più generosi, disposti a sborsare il doppio per lo stesso giro (v. manifesto), ebbero il privilegio della compagnia di una delle cinque personalità, tra le quali l'onorevole Charles Stuart Rolls sulla sua vittoriosa **Panhard & Levassor** o Lord Montagu sulla sua **Daimler** britannica. Ma gli opportunisti sanno

bene che la 'carità comincia da sé stessi' e l'industria britannica fu la grande beneficiaria di questo **1000 miles 'trial'**, che donò un forte impulso alla costruzione automobilistica nazionale, che cominciò a colmare il suo ritardo su tutte le grandi nazioni europee.

LABORATORIO DEI FUTURI RALLYE STORICI

A metà strada tra competizione e turismo, il **1000 miles 'trial'** fu stato seguito da tutta la stampa europea e prefigurò i rally storici. Questo anche attraverso eventi di successo in tenute private. Questo 'trial', un pò dimenticato sul Continente, è stato oggetto di un 'rievocazione' annuale. Con un umorismo tipicamente inglese e per la maggiore comodità delle vetture decapotabili, il 'Road-Book' è stampato su carta 'water-proof'!





MARKETING FEMMINILE

Mentre le signore della 'High Society' si occupavano di opere di carità, la britannica Millicent Fawcett lanciava le sue 'suffragettes'. Gli industriali sfruttarono il 'femminismo diffuso' per decantare la facilità di guida.



La signora Balzagette (A25) è la sola donna ad aver terminato il percorso ai comandi della sua **Benz Ideal 3cv**, al contrario della signora Kennard (à ds.) e della sua **De Dion-Bouton**.

MARKETING PER UN NUOVA MODALITÀ DI TRASPORTO

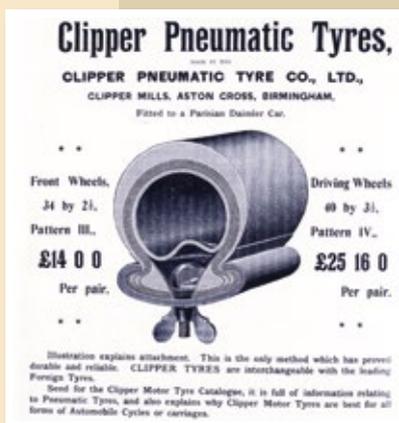
Malgrado il successo della 'London-Brighton' (v.pag.139), l'industria automobilistica era rimasta a livello artigianale in Inghilterra e le mentalità retrograde qualificavano questa nuova tipologia di trasporto come un 'giocattolo' riservato ai 'rich boys'. Il merito del **1000 miles 'trial'** fu quello di convincere la stampa inglese ad attribuire all'automobile il primo posto nella classifica del trasporto individuale ed il secondo in quella del trasporto collettivo, proprio dietro il treno ma davanti al cavallo!

LABORATORIO PER LA NASCENTE INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA BRITANNICA



Anche se la metà dei veicoli al **1000 miles 'trial'** era britannica, si era comunque ben nascosto il ritardo industriale visto che si trattava soprattutto di prototipi o di costruzioni su licenza straniera:

- ▶ **New-Orleans** (licenza belga **Vivinus**), **International** (delle **Benz-Roger** franco-tedesche modificate), **Marshall** (licenza francese **Hurtu**), **MMC 31/2cv** (**Motor Manufacturing Co.** con motore **De Dion-Bouton**, trasmissione **Renault** e ingranaggi **Panhard & Levassor**), quadriciclo **Enfield** (con motore **De Dion-Bouton**/foto a sn.), **Ariel** (con motore **De Dion-Bouton**), **Star** (licenza **Benz**), **Endurance** (un 'clone' di **Benz**);
- ▶ **Lanchester** propose due prototipi con soluzioni tecniche originali (una sola valvola di aspirazione-scarico / una specie di freno a disco incorporato nella trasmissione...);
- ▶ **Napier** affidò a S.F. Edge il volante del suo prototipo bicilindrico di 2471cc, un anno prima della sua messa in produzione.
- ▶ **Wolseley** con un prototipo guidato da Herbert Austin (v.pag.207).
- ▶ **Roots & Venables**: veicolo inglese troppo leggero che abbandonò la gara a Manchester.
- ▶ **Simms Motor Wheel**: triciclo molto maneggevole grazie alla sua ruota posteriore sterzante.
- ▶ La **Daimler** (Coventry) n°A30 da 6cv era guidata da J.D. Siddeley (la futura **Siddeley** nel 1902 e **Armstrong-Siddeley** nel 1919). Al suo debutto industriale, J.D. Siddeley (v.pag.207) produceva gli pneumatici **Clipper** a tallone, dei quali si può osservare la difficoltà di montaggio (v.pubblicità).



L'esperienza straniera servì da **Laboratorio** alla giovane industria inglese, che trasse profitto dal proprio ritardo evitando gli errori tecnici degli albori dell'automobile: adottò direttamente l'accensione elettrica e non i bruciatori soggetti al vento, la trasmissione a catena e non quella a cinghia e il volante più maneggevole e preciso al posto della barra dello sterzo.



1900

LE COMPETIZIONI NEL RESTO DEL MONDO



Belgio

» 24 giugno: la 1^{ma} corsa in salita in Belgio nella mitica Spa fu vinta da Jenatzy su **Snoeck-Bolide** a 41,5 Km/orari su un percorso di 5,7 Km.

La corsa Spa-Malchamps divenne un 'classico' fino al 1949 e questo manifesto del 1904 ne sottolinea la spettacolare salita.



Austria

» Il 1-2 giugno, la corsa Salisburgo-Linz-Vienna in due tappe fu vinta da Richard von Stern, medico e pilota austriaco con una **Daimler 24HP**, davanti alla **Nesseldorfer** del barone von Liebig.

» Il 8 settembre, si tenne la 2^a corsa di Semmering, stazione termale di montagna. È il triciclo **De Dion-Bouton** di Jacob Dietrich, che la vinse per il secondo anno consecutivo a 41 Km/orari. La corsa di Semmering - un 'grande classico' fino al 1931 - servì da **laboratorio** ai giovani geniali ideatori come Hans Ledwinka (22 anni) e Ferdinand Porsche (25 anni).



*Ledwinka era uno degli ideatori di questa **Nesseldorfer** (futura **Tatra**) con motore **Benz** e telaio molto basso senza carrozzeria, qui guidata dal barone Theodor von Liebig.*

» 26 agosto: la corsa Spa-Bastogne-Spa (185 Km) permetteva ai costruttori belgi di misurarsi con la concorrenza straniera su 185 Km molto selettivi e la selezione non si fece certo attendere. Proprio prima della partenza i favoriti, Jenatzy e de Caters su **Snoeck-Bolide** e **Mors**, furono vittime di un incidente. Su un percorso ricco di valli come quello delle Ardenne, la vittoria non sfuggì certo a vetture 'belghe'o quasi 'belghe': la **Nagant 8 cv** (un fabbricante di armi che produceva automobili su licenza francese **Gobron-Brillé**), davanti alla **Germain** (su licenza **Panhard & Levassor** per quanto riguardava le automobili e **Phoenix-Daimler** per i motori).



*Le due **Germain** (6cv e 12 cv), che si preparano alla partenza, vinceranno ognuna la propria categoria. **Germain** era conosciuto a livello mondiale per i suoi tramways e il suo materiale ferroviario.*



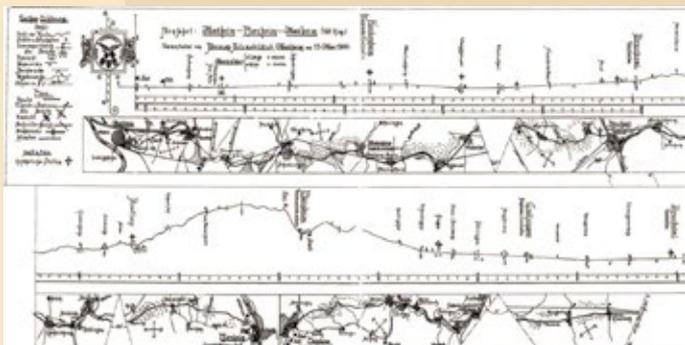
L'Electromobil **Lohner-Porsche** realizzò il miglior tempo delle 'elettriche' in 14'52". Vista la breve distanza da percorrere (10 Km), il veicolo aveva un minimo di batterie a bordo ed era spogliato della carrozzeria. Pesava soltanto 1120 Kg con i suoi due motori elettrici incorporati nelle ruote anteriori (v.foto in basso). Per le distanze più lunghe Ferdinand Porsche concepì la sua formula 'ibrida' aggiungendo un motore **Daimler** a benzina, esclusivamente collegato a una dinamo per la ricarica delle batterie in modo permanente (v.pag.13).



Germania

'Nessuno è profeta nella propria patria'. Questa è l'idea che doveva rattristare Gottlieb Daimler nel crepuscolo della sua vita: le sue relazioni commerciali prosperavano con Emil Jellinek in Costa Azzurra (v.p.175) e con i suoi licenziatari in Austria e in Inghilterra, mentre in Germania l'intesa con i suoi azionisti era pessima, tanto da rovinare la sua salute. Durante questo periodo il suo compatriota **Benz** produceva più di 600 vetture ed era diventato leader mondiale allo stesso titolo di **Panhard & Levassor** e davanti a **Peugeot** e **Mors**. Alla **Benz**, la divergenza di spirito era familiare: Carl Benz era allergico alla velocità, al contrario dei suoi figli che moltiplicavano la presenza nelle competizioni.

» Il 13 maggio: una doppia vittoria alla corsa Mannheim-Pforzheim-Mannheim grazie a Fritz Held su una **Benz** 16HP bicil. contra-motor (v.pag.9) e Richard Benz nella categoria 'vetturette'. Quale migliore omaggio si poteva fare a Bertha Benz, che nel 1888 aveva portato i suoi figli sullo stesso percorso con la 'Dreirad' di suo marito a sua insaputa (v.pag.101)?



Il 'Rheinische Automobile Club' aveva preparato il profilo dei 165 Km di questo percorso familiare e storico con precisione geometrica.



» Il 29 luglio, Richard Benz trionfò alla 48 Km di Francoforte su una **Benz** 'Rennwagen' (foto Mercedes-Benz),

equipaggiata con un motore da 20 cv 4-cil. boxer da 5,4l, disegnato da Georg Diehl.

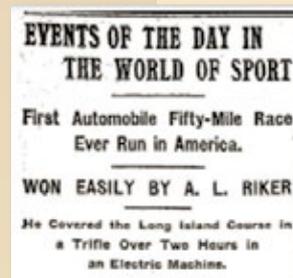
» 30 agosto-2 settembre: anche la corsa Aachen-Berlino fu vinta da una **Benz**.

USA

Come in Inghilterra, l'organizzazione delle corse su strada era difficile negli Stati Uniti, ma non per le stesse ragioni:

- Fuori dalle città le strade assomigliavano a strade agricole.
- Le vetture a benzina rappresentavano soltanto il 2% delle 4192 vetture prodotte negli USA nel 1900, la massima parte suddivisa tra quelle a 'vapore' e quelle 'elettriche'.
- Le rare corse automobilistiche si tenevano negli ippodromi (v.pag.127).

Anche quando il nuovo 'ACA' (Automobile Club of America) mise in piedi il 14 aprile una corsa di velocità 'Springfield-Babylon-Springfield' a Long Island, il *New York Times*, del 15 aprile titolò: 'la prima corsa automobilistica di 50 miglia in America!'. Il giornale dimenticava però la 'Chicago Run' nel 1895, corsa sulla neve su un percorso di 53 miglia (v.pag.123). In ogni caso, per gli americani 50 miglia erano una lunga distanza considerando che utilizzavano le loro automobili solo per gli spostamenti urbani. Per vetture con limitata autonomia come le 'elettriche' e quelle a 'vapore', 50 miglia era anche la distanza ideale. È pertanto logico che il risultato di Springfield celebrò la vittoria nell'ordine della **Riker** 'Electric', una **Locomobile** a vapore a 12' e un triciclo **De Dion-Bouton** a benzina a 27'.



Paradossalmente e per una volta, il peso fu un vantaggio: grazie alle sue batterie pesanti, la **Riker** di Andrew L. Riker, seppur in ritardo a metà corsa, riuscì a resistere meglio delle sue rivali al violento vento sulla strada di ritorno e fu in grado addirittura di raggiungerle e superarle.



TRE NUOVE FORMULE DI COMPETIZIONE

Il 'bio-etanolo', un'idea moderna?

Non proprio. Alla fine del XIX° secolo, il Ministero dell'Agricoltura francese temeva la sostituzione del cavallo con l'automobile. Questo cambiamento avrebbe privato l'agricoltura di un grande consumatore. Come recuperare da un lato quello che si stava perdendo dall'altro? Sostituendo il combustibile idrocarburico fossile con il bio-alcool 'rinnovabile' a base di patate, barbabietole e altri vegetali. In termini di strategia militare, l'idea permetteva di prendere due piccioni con una fava, perché in caso di conflitto armato si sarebbe ridotto al tempo stesso la dipendenza marittima.

Nel 1899, su iniziativa del Ministero dell'Agricoltura, il 1° 'Criterium de l'Alcool' passò totalmente inosservato con due soli partenti di cui uno solo tagliò il traguardo. Un anno dopo, il 28 ottobre 1900 non meno di 51 partenti si presentarono alla Porta Maillot per una Parigi-Rouen.



Alla partenza, i commissari prelevarono dei campioni dai serbatoi per verificare il tasso alcolico.

Per i 38 concorrenti che terminarono la prova, fu sufficiente una semplice correzione della carburazione con una miscela fatta da 50% di alcool e 50% di benzina. Una delle vetture, la **Gobron-Brillé**, coprì tutto il tragitto con dell'alcool puro. Il successo della prova ebbe tale eco nella stampa, che si mise

ironicamente a temere per il futuro degli ubriachi: «*Presto non rimarrà loro nemmeno una goccia di alcool per soddisfare le loro cattive abitudini!*».



La **Panhard & Levassor** 20cv di Giraud vinse la prova alla velocità di 56 Km/orari e un consumo pari a 25l. di miscela per 126 Km.

Il 'Criterium dell'Elettricità'

Alcune competizioni prevedevano una categoria 'elettricità' ma questa formula risultava meno seducente in Europa che negli USA.

Nel 1898 a Parigi, c'era un 'Concorso di Automobile a Carrozza' riservato alle carrozze elettriche del trasporto pubblico. La giuria organizzatrice aveva condannato senza mezzi termini il motore a scoppio: «*Il motore a benzina non ha posto in una grande città....*» e in aggiunta «*Ad ogni modo, in meno di 100 anni, il motore a benzina non avrà più petrolio*». Questa affermazione forse era visionaria, ma i '100 anni' sono ampiamente trascorsi!

Il 'Criterium dell'Elettricità' del 26 aprile 1900 tra Parigi e Digione era un modo per attirare l'attenzione su questo metodo di propulsione sconosciuto fuori Parigi. Come di consueto, la prova era giudicata sulla più lunga distanza percorsa senza rifornimento di energia ed alla media minima di 16 Km/orari. Occorrevano al minimo due posti per poter permettere a un commissario di gara di salire a bordo. Il vincitore fu Mr. Krieger, progettista del sistema francese **Krieger**, che poteva contare licenziatari in Germania e in Inghilterra.



Il vittorioso prototipo **Cuvelier**, equipaggiato con il sistema **Krieger**, pesava 2150 Kg con i passeggeri, di cui 1032 Kg di batterie. Si fermò solo dopo un considerevole percorso di 152 Km, avendo consumato 81 watt/h x tonnellata/km.

A novembre a Chislehurst (Kent), una **Krieger**, schiacciò tutti i suoi concorrenti 'elettrici' completando 95 Km, molto più avanti **Lohner-Porsche** (5°) condotta da Ferdinand Porsche e i suoi 51 Km.

Corsa di 'Catalogo'

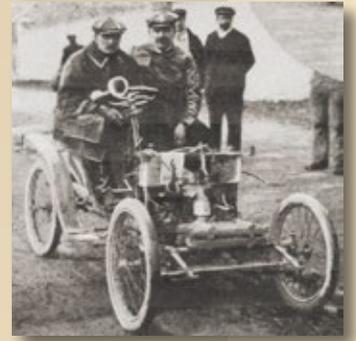
Ogni anno le formule si evolvevano in funzione del progresso tecnico e, talvolta, per rilanciare l'interesse per le gare.

Quando si volevano suddividere le vetture in categorie, ci si ispirava in primo luogo alla boxe con una classificazione legata al peso, ma ognuno trovava sempre degli espedienti per alleggerire. Ci si basava sulla potenza, ma ci si poteva fidare delle dichiarazioni dei costruttori? Tanti esperti hanno cercato di dare suggerimenti oggettivi (giri del motore, alesaggio....), ma erano sia complicati che irrealisti, perché per la verifica, bisognava smontare il motore. Il 18 febbraio a Melun, fu adottata la formula più semplice del giornalista Meyan (v.pag.56), per una *Corsa di Catalogo*, basata esclusivamente sul prezzo.

Furono stabilite sei categorie di prezzo da meno 3000 FF (il prezzo di un telaio di una vetturessa di 250 Kg) a più di 15000 FF.

Nessuna formula si rivelerà quella ideale, perché si troveranno sempre i furbi pronti a eludere le regole: giocando sulle varie opzioni alcuni agenti diminuiranno il prezzo alla vigilia della prova per aggiudicarsi un posto nella categoria inferiore e rivendere la vettura ad un prezzo molto più alto, una volta risultata vittoriosa!

Due vincitori di 'Catalogo': la sontuosa Panhard & Levassor di Girardet (15000FF+), in contrasto con questo quadriciclo 'vetturessa' minimalista (3000FF al massimo), talmente 'low cost' che per attaccare il numero '4' di gara, il concorrente ha semplicemente strappato il foglietto di un vecchio calendario giornaliero da ufficio!



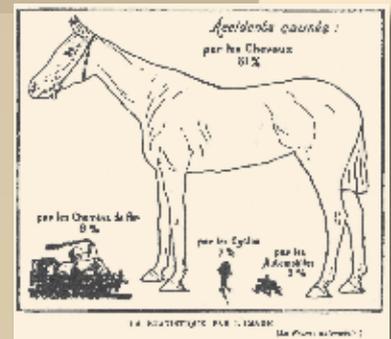
Che cosa ricordare dell'anno 1900?



LA STORICA PARTECIPAZIONE DELL'AUTOMOBILE AI GIOCHI OLIMPICI (v.pag.200)

IL DIBATTITO 'CAVALLO VERSUS AUTOMOBILE' E LA CABALA 'CONTRO PNEUMATICO'

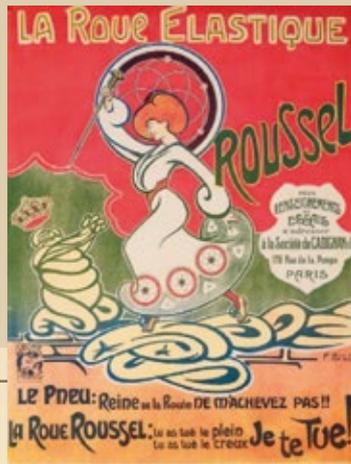
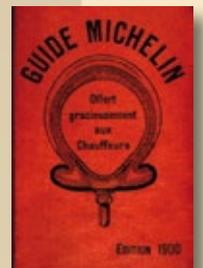
Nonostante il successo dell'automobile, a Parigi c'era solo una vettura ogni 100 cavalli e questa proporzione era ancora più bassa in campagna. La ineluttabile sostituzione del cavallo con l'automobile poneva due quesiti: 1/ l'automobile sarebbe stata capace di compensare gli utilizzi perduti in agricoltura e i mestieri legati al cavallo? 2/ Come si sarebbe evoluta l'infortunistica tra le differenti tipologie di trasporto? Il pittogramma statistico (a ds.) non è ovviamente disegnato in funzione dei chilometri percorsi.



Nel 1900, per invogliare gli automobilisti ad avventurarsi sulle strade, **Michelin** uscì con la sua prima *'guide rouge'* (guida rossa). Viaggiare sulle strade in effetti era un'avventura, dal momento che la convenienza tra cavallo e automobile causava ulteriori preoccupazioni: oltre agli incidenti, le strade transitabili erano disseminate di chiodi dei ferri di cavallo che facevano scoppiare gli pneumatici (v.pag.28).

Con l'avvento degli pneumatici smontabili, André Michelin (foto) aveva reso più facile la loro sostituzione, ma non era sfuggito alle critiche della concorrenza che l'accusava

abusivamente di criminalità con l'obiettivo di promuovere una soluzione alternativa, la 'ruota elastica' a cerchiatura piena e molle metalliche incorporate nel cerchione. La guerra pubblicitaria tra questa ruota e gli pneumatici, simbolizzata da un Bibendum Michelin tagliata a fette, era già morta sul nascere.

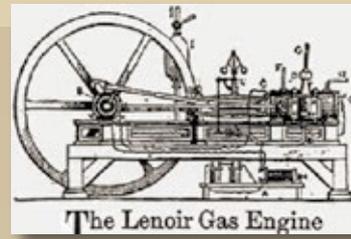




1900, INIZIA UN'NUOVO CAPITOLO NELLA STORIA DELL'AUTOMOBILE

Due padri dell'automobile scomparvero nel 1900:

» Etienne Lenoir (v.pag.7), che nel 1860 realizzò il 1° motore con accensione a candela.



» Gottlieb Daimler (v.pag.8), il cui motore permise il lancio industriale di **Panhard e Peugeot**. Visse comunque abbastanza a lungo per vedere il suo nome apparire su delle automobili inglesi, ma per fortuna non a lungo per vederlo rimpiazzare in Germania da **MERCEDES**. Mentre Wilhelm Maybach assicurava la continuità alla **Daimler** e Georg Diehl alla **Benz**, Rudolf Diesel presentava all'Esposizione Universale di Parigi, il suo motore a 'olio pesante'. Altri giovani utilizzarono la corsa come **laboratorio** guidando loro stessi le vetture, come F. Lanchester, H. Austin, A. Winton, E. Mors, L. Renault, V. Lancia o F. Porsche.



L'officina di Vienna, da cui uscirono più di 300 Lohner-Porsche così come una '4x4' con 4 motori elettrici nelle ruote. Chiamata 'la Toujours Contente' (Sempre Felice), alludendo alla 'la Jamais Contente' (Mai Felice) di Jenatzy (v.pag.14), questo prototipo non ha mai accontentato F. Porsche: a novembre, in occasione della sua unica partecipazione conosciuta a una competizione (v.pag.216), arrivò 5° a causa del peso (4T+ di cui 1,8T di batterie) e degli pneumatici.



LA MOLTIPLICAZIONE DELLE FORMULE E LA NASCITA DEI 'GRANDI CLASSICI' DELLA COMPETIZIONE

Se il pubblico aveva una preferenza per le corse di velocità, esistevano anche altre formule spesso effimere (corsa di catalogo, prove tipo 'gymkhana', prove a marcia in dietro). C'erano anche prove di frenata e di partenza a freddo.... logica al tempo dell'accensione a bruciatori! Alcune nuove competizioni segnarono la storia, come la '50-miglia di Long Island', la Coppa Gordon Bennett e il **1000 miles 'trial'**, rispettivamente precursori della Coppa Vanderbilt, dei futuri 'Grand Prix' e rally storici.

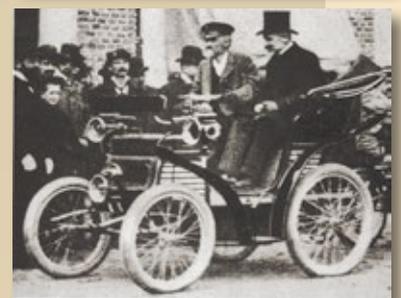
LA SFIDA DI UNA CRESCITA INDUSTRIALE RISVEGLIA I 'GRANDI' DI QUESTO MONDO

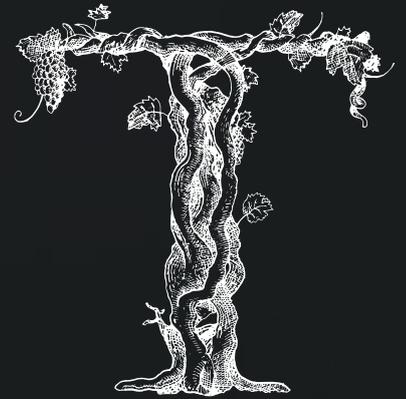
Se il settore automobilistico impiegava già più di 100.000 operai e **Peugeot** apriva la sua 2ª fabbrica a Lille, il potenziale industriale era ancora ben lontano dalla saturazione: in

Francia circolavano 8000 vetture per 1,5 milioni di cavalli, cioè meno di una vettura ogni 100 cavalli. Eppure i politici non erano pronti a incoraggiare l'automobile, al contrario delle famiglie reali, che vi vedevano prestigio e sviluppo internazionale. Paradossalmente fu la Gran-Bretagna che iniziò la reazione politica. Al **1000 miles 'trial'**, il sindaco di Manchester raccomandò la liberalizzazione della velocità da 12 a 20 miglia orarie e il Procuratore Lord Kingsburgh sottolineò la sicurezza dell'automobile «Al contrario di un tiro di cavalli, la vettura è in grado di frenare da sola da più di 10 miglia/orarie».



*Contrariamente ai loro politici retrogradi, i monarchi furono ambasciatori della causa automobilistica. A sn. Re Leopoldo II del Belgio (con la barba lunga) che esce dagli stabilimenti CGV, iniziali di Charron, Girardot e Voigt, tre campioni delle **Panhard & Levassor** e Kaiser Wilhelm II (dietro con i baffi) sulla **Daimler Phoenix**. A ds. il futuro Edoardo VII con Lord Montagu sulla nuova **Daimler** britannica. A ds. in basso, il Duca d'Aosta, figlio del Re d'Italia, con il conte Biscaretti all'inaugurazione della fabbrica **Fiat** di Corso Dante (Torino), il 19 marzo 1900.*





VILLA TRASQUA

OFFICIAL WINE



Chianti Classico
D.O.C.G.

Gran Selezione 2013
SPECIAL EDITION



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