

LA FRECCIA ROSSA



TUTTE LE NOTIZIE
DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE





Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per auto storiche

e

Porsche Tribute

Auguri

...ed arrivederci alla prossima edizione

24 - 30 settembre 2017

*Il Raid dell'Etna
celebra 20 anni di storia*

www.raidetna.it



www.arancerossedisicilia.it



Lufthansa
Nonstop you

MA * FRA
i cosmetici per la vostra auto



PORSCHE
Centro Porsche Catania

Info: fax +39 095 8133099 - tel. +39 3396958030 +39 3483390628 - segreteria@raidetna.it - www.raidetna.it

TROFEO

UBI  Banco di Brescia

dove ci sono
valori, che
contano,
noi ci siamo

Mille Miglia è leggenda, storia, passione.
È un simbolo dell'eccellenza italiana, un valore che da Brescia ha conquistato il mondo.
Banco di Brescia è *trophy sponsor* della Mille Miglia 2016.
Perchè sappiamo dare alle cose il valore che meritiamo.

UBI  Banco di Brescia

Trophy Sponsor  2016

www.ubibanca.com/bancodibrescia

Rivista del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Esce quando necessario
n. LIII - Dicembre 2016

Direzione Editoriale: Paolo Mazzetti

Testi: Daniele Bonetti, Dominique Cruyt

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:

Alla Coppa Franco Mazzotti, la Triumph Spitfire del Colonnello Davide Re e del Ten. Colonnello Diego Costantini, sulla pista dell'Aeroporto di Ghedi.

SOMMARIO n° 53 Dicembre 2016

Editoriale

Il Club Mille Miglia Franco Mazzotti guarda al futuro 3

Assemblea del Club di aprile

Rinnovo delle cariche e nuovi soci 5

La Club-House

Sotto la pioggia, in Piazza Vittoria un rifugio da gourmet 8

Mille Miglia 2016

In cinquantadue alla 34ª edizione 14

Presentata la 35ª rievocazione

Mille Miglia 2017:
la Freccia Rossa compie 90 anni 27

UBI Banco di Brescia

Una stagione di successi per il team Ubi Banco Di Brescia 33

La Mille Miglia tra la gente

Concorso fotografico Bruno Boni Mille Miglia 2016 36

Due gravi lutti per il Club

Ci hanno lasciato due dei nostri eroi 41

Geneticamente socia di diritto

Caso inaudito: è nata Sofia, figlia di due soci del Club, nipote di due nonni soci del Club 42

Un'icona della produzione francese

1930: la prima volta del "Double Chevron" alla Mille Miglia 45

La Freccia Rossa e i Diavoli Rossi

Nel nome di Franco Mazzotti l'amicizia tra il Club Mille Miglia e il 6° Stormo 50

17° Trofeo Aido

Memorial Monica Giovannelli Gran Premio Annalisa Gnutti 54

Scuderia Brescia Corse

La Porsche 550 RS Spyder a Villa d'Este 59

La Scuderia Brescia Corse in visita a The Floating Piers 60

Raid dell'Etna 2016

In sicilia dal 25 settembre al 1 ottobre 62

La Coppa Franco Mazzotti raddoppia

Centodieci auto da Brescia all'Aeroporto di Ghedi e da Sirmione a Chiari 66

L'automobile: sostenibilità di un sogno

Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione 106



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

Happy Motoring with Motorstorica !!!

www.motorstorica.com





NEL SOLCO DELLA TRADIZIONE

IL CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI GUARDA AL FUTURO

Cari Amici,

Ogni anno, a novembre, i soci del Club Mille Miglia si ritrovano all'Hotel Vittoria per scambiarsi gli auguri e celebrare il compleanno del Club, fondato nello stesso mese del 1949. Quest'anno, si festeggiano quindi i sessantasette anni del club che fu chiamato "Aristocrazia del Volante", o il "Club dell'Ardimento".

Per il nostro sodalizio, il 2016 è stato un anno cruciale: ad aprile, per iniziare, sono state rinnovate le cariche sociali. Da tempo si discuteva come gestire il - speriamo più lento possibile - passaggio di consegne tra i Soci Fondatori e i Soci Ordinari, tenuto conto che l'età avanza anche per i gloriosi piloti della Mille Miglia autentica, quella disputata fino al 1957. Per questo motivo, e per conciliare il desiderio dei Soci Fondatori di essere sollevati dagli impegni più gravosi e la determinazione dei Soci Ordinari a lasciare nelle mani dei primi la gestione del Club, si è deciso di non rinnovare il vecchio Consiglio Direttivo, bensì di eleggere due organismi.

Come votato nell'Assemblea del dicembre 2015, il Club Mille Miglia sarà condotto da un Consiglio di Gestione, che dovrà però rendere conto del proprio operato al Consiglio di Sorveglianza. Il primo organismo è composto interamente da Soci Ordinari, ad eccezione del Presidente Nicola Fabiano, Socio Fondatore.

Al contrario, il Consiglio di Sorveglianza è costituito da Soci Fondatori, con l'aggiunta di tre Soci Ordinari di più antica militanza.

Questo meccanismo garantirà una serena conduzione del Club per il futuro, senza passaggi traumatici tra Fondatori e Ordinari: ovviamente, fino a quando possibile, il Presidente del Club Mille Miglia dovrà essere un Socio Fondatore. Ad essere chiamato a ricoprire questa prestigiosa carica, dopo decenni come tesoriere prima e Vicepresidente poi, è stato Alfredo Coppelotti, primo bresciano a ricoprire questo ruolo dal 1961, quando scomparve Aymo Maggi, primo Presidente del Club della Mille Miglia. Altro avvenimento importante è stata l'ottava edizione della Coppa Franco Mazzotti che, per la prima volta, è stata disputata su due giorni, anziché in una giornata: il successo di partecipazione, con oltre cento splendide vetture, e il gradimento espresso dai concorrenti lascia intendere che il prossimo anno l'esperimento possa essere ripetuto.

Per il futuro, il Club si impegna a proseguire l'impegno per mantenere vivo il ricordo degli uomini che hanno fatto grande la Mille Miglia, affiancando e sostenendo gli organizzatori di 1000 Miglia Srl e l'Automobile Club di Brescia, ringraziandoli per l'edizione 2016, da molti definita la migliore degli ultimi dieci anni.

*cordialmente,
Paolo Mazzotti*

Aldo Bonomi, Presidente di 1000 Miglia Srl, tra il Presidente e il Vicepresidente del Club Mille Miglia, Alfredo Coppelotti e Giovanni Corazza.





**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.



ASSEMBLEA DEL CLUB DI APRILE

RINNOVO DELLE CARICHE E NUOVI SOCI



VITA DI CLUB

Come tradizione, in occasione dell'assemblea tenuta lo scorso aprile nella sala convegni dell'Automobile Club di Brescia, sono stati presentati i nuovi soci ammessi al Club.

A ricevere le insegne del Club sono stati dieci nuovi Soci Ordinari; ecco i loro nomi: **Romolo Becchetti** - Viareggio, **Fabio Becchetti** - Pietrasanta, **Giovanni Faoro** - Venezia, **Flavio Gandolfi** - Brescia, **Emiliano Monella** - Sarnico, **Mario Montanari** - Venezia, **Roberto Onofri** - Brescia, **Pietro Tenconi** - Milano, **Angelo Seneci** - Brescia, **Beat Sutter** - Berna.

Di seguito, si è passati all'elezione delle cariche sociali: per la prima volta, secondo quanto votato dall'assemblea dei soci a dicembre 2015, sono stati costituiti due Consigli. Nel primo detto di Sorveglianza, la maggioranza dei consiglieri è costituita da Soci Fondatori; per questo motivo, il Presidente del Club è quello del Consiglio di Sorveglianza. A Mario Omati, nominato Presidente Onorario, è succeduto Alfredo Coppellotti, dopo lunghi anni di onorata carriera come Tesoriere e Vicepresidente.

La conduzione del Club, per alleviare i Fondatori, è stata affidata al Consiglio di Gestione, composto da Soci Ordinari ma, in ogni caso, presieduto da un Socio Fondatore, Nicola Fabiano.

Da rilevare, purtroppo, la recente scomparsa di Paolo Carlo Brambilla, che non è stato sostituito nel Consiglio di Sorveglianza.



Il presidente Onorario Mario Omati, Bobo Onofri, nuovo socio del Club e Vicepresidente di ACI Brescia, il Presidente Alfredo Coppellotti, il Vice Silvestro Specchia e il Presidente di ACI Brescia, Piergiorgio Vittorini.

Al termine dell'assemblea, tutti soci, con un autobus riservato, si sono trasferiti in Viale Venezia delle Mille Miglia. Rinnovando una tradizione cara a chi ama la "corsa più bella del mondo", il Club Mille Miglia "Franco Mazzotti", in collaborazione con 1000 Miglia Srl e l'Automobile Club di Brescia, ha ricordato la memoria dei fondatori della Freccia Rossa con la deposizione di una corona al monumento di Renzo Castagneto, in Viale Venezia. Oltre a Castagneto, la commemorazione è stata rivolta a Franco Mazzotti, Aymo Maggi e Giovanni Canestrini. ■■





Fabio Becchetti

I presidenti Mario Omati e Alfredo Coppelotti investono i nuovi soci del Club

Giovanni Faoro

Angelo Seneci



Flavio Gandolfi

Beat Sutter



Emiliano Monella

Pietro Tenconi





CONSIGLIO DI SORVEGLIANZA

Mario Omati **Presidente Onorario**
 Alfredo Coppellotti **Presidente**
 Giovanni Corazza **Vicepresidente**
 Silvestro Specchia **Vicepresidente**
 Paolo Mazzetti **Segretario Esecutivo**
 Paolo Carlo Brambilla **Consigliere**
 Ezio Bricarello **Consigliere**
 Remo Cattini **Consigliere**
 Massimo Natili **Consigliere†**
 Matteo Marzotto **Consigliere**
 Lello Montorsi **Consigliere**
 Edoardo Tenconi **Consigliere**

Massimiliano Bontempi **Tesoriere**
 Arturo Cavalli **Consigliere**
 Emanuele Garatti Prati **Consigliere**
 Antonella Rebuffoni **Consigliere**
 Giorgio Taglietti **Consigliere**

COLLEGIO PROBIVIRI

Valerio Marinelli **Presidente**
 Gianpiero Belussi **Membro**
 Enzo Cibaldi **Membro**

CONSIGLIO DI GESTIONE

Nicola Fabiano **Presidente**
 Giuseppe Cherubini **Vice Presidente**
 Paolo Mazzetti **Consigliere Delegato**



Sotto: Il Consiglio di Sorveglianza ritratto nella sede del Club Mille Miglia; sullo sfondo, chiamato idealmente a farne parte, c'è la fotografia di Raoul Patrizi, Segretario Generale del Club per venticinque anni. Da sinistra: Il presidente Onorario Mario Omati, Lello Montorsi, Alfredo Coppellotti, Paolo Mazzetti, Edoardo Tenconi, Valerio Marinelli (proboviro), Ezio Bricarello, Silvestro Specchia e Giovanni Corazza.





IL CLUB MM IN PIAZZA VITTORIA



UN PUNTO DI RIFERIMENTO PER TUTTI I PARTECIPANTI DELLA MILLE MIGLIA: UN LUOGO PRIVILEGIATO DOVE I SOCI DEL CLUB MILLE MIGLIA E DELLA BRESCIA CORSE POSSONO TRASCORRERE QUALCHE MINUTO PRIMA DELLA STORICA PUNZONATURA IN PIAZZA VITTORIA. È NIENTEMENO CHE LA CLUB HOUSE CHE OGNI ANNO IL NOSTRO SODALIZIO ALLESTISCE ALL'INTERNO DEL MILLE MIGLIA VILLAGE IN OCCASIONE DEI DUE GIORNI ANTECEDENTI LA CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO.

PER I SOCI DEL CLUB MILLE MIGLIA E DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE, LA CLUB-HOUSE È STATA UN PUNTO DI RIFERIMENTO

SOTTO LA PIOGGIA, IN PIAZZA VITTORIA UN RIFUGIO DA GOURMET



Nello stand del Club in Piazza, Alfredo Coppellotti con Bruno Ferrari ed Ezio Sala





Anche quest'anno la Club House è stata letteralmente presa d'assalto: complice il meteo non certo favorevole tantissimi soci hanno condiviso lo spazio chiacchierando e scherzando accompagnati da un catering sempre di alto livello. Non poteva mancare il parmigiano, il salame e il vino, tutto rigorosamente messo a disposizione da alcuni soci del Club.

Una tradizione che ogni anno si rinnova arricchendosi di qualche piccolo accorgimento: quello che tanti anni fa era un "salto nel futuro" oggi c'è diventata una bellissima consuetudine. All'insegna della tradizione, del senso di appartenenza e della passione per la corsa bresciana per eccellenza. ||



I due Presidenti:
Alfredo Coppellotti
e Nicola Fabiano



Giovanni Mocerì e Kasia Smutniak



Alan e Hans Hulsbergen



Alfredo Coppellotti, il Ministro
Dario Franceschini, la Vicesindaco
di Brescia Laura Franceschetti,
il Sindaco Emilio Del Bono e
Silvestro Specchia



A sinistra:
Vittorio Palazzani,
Presidente del Museo
Mille Miglia

A destra, dall'alto:
Maria Gaburri

Silvestro Specchia
e Max Bontempi

Piorgiorgio Vittorini,
presidente ACB, con
Andrea Dalledonne,
AD di 1000 Miglia srl

Daniele Bonetti,
Antonella Rebuffoni e
Maria Gaburri

Anna Vitale con Carolina
e Paola Coppellotti



A destra, dall'alto:
Coppellotti con
Dominique Cruyt

Ugo Gussali Beretta,
Paola Coppellotti e
Donato Benetti con
la figlia

Daniele Bonetti e
Alberto Armanini

Emanuele Garatti
Prati e Giovanni
Corazza





A sinistra, dall'alto:

Daniela Bertozzi di UBI
Banco di Brescia

Gian Piero Belussi e
Andrea Capuzzi

Bobo Onofri e Roberto
Boni

Gianni Oliosi e Silvestro
Specchia



A destra, dall'alto:

La Freccia Rossa è stata
omaggiata a partecipanti e
ospiti

Francesca Parolin

Luigi Cocca

Beat Markus Sutter e Scott
Bradley Anderson

Max Bontempi e lo staff
dell'Ufficio Stampa di Mille
Miglia

Andrea Dalledonne,
Laura Castelletti e Valerio Marinelli



Giuseppe
Cherubini
con il nipote
Jacopo



IL CLUB MM IN PIAZZA VITTORIA



Enrico Scio e Maurizio De Marco



Aldo Bonomi, Presidente di 1000 Miglia Srl con
Giuseppe Ambrosi, Presidente CCIAA



Fabrizio Vicari e Massimo
Amenduni Gresele con la
loro Alfa Romeo 6C 1500 SS
MM Zagato



MILLE MIGLIA 2016

di Daniele Bonetti

SEMPRE MASSICCA LA PARTECIPAZIONE
DEI SOCI DEL CLUB

MILLE MIGLIA 2016

IN CINQUANTADUE ALLA TRENTAQUATRESIMA EDIZIONE

**UNA RAPPRESENTANZA DI
ALTISSIMO LIVELLO: PER NUMERO,
CERTO, MA ANCHE PER QUALITÀ
DELLE MACCHINE E PER RISULTATI
SPORTIVI. È IL BILANCIO DELLA
PARTECIPAZIONE DEI SOCI DEL CLUB
MILLE MIGLIA E DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE ALL'ULTIMA
MILLE MIGLIA.**

Tra Fondatori, Ordinari e Onorari, sono stati ben 50 i soci del Club Mille Miglia che hanno preso parte alla trentaquattresima edizione rievocativa della Mille Miglia: si è trattato di un autentico record. In più, tenuto conto che la rivista "Freccia Rossa" ospita ad ogni uscita "Brescia Corse Magazine", il notiziario dei nostri amici della Scuderia, è bene ricordare come siano stati ben 21 i soci della Brescia Corse che hanno preso il via alla corsa più bella del mondo. »



Ezio Martino e Salviato
Maria Caterina Moglia,
BUGATTI T, 40 1928



Giuliano Canè e Klaus Peter Reichle, BUGATTI T 37, 1927



Tiberio Cavalleri e Cristina Meini, LANCIA LAMBDA TIPO 218 TORPEDO, 1927



Bruno Ferrari e Ezio Sala, BUGATTI T 37, 1927

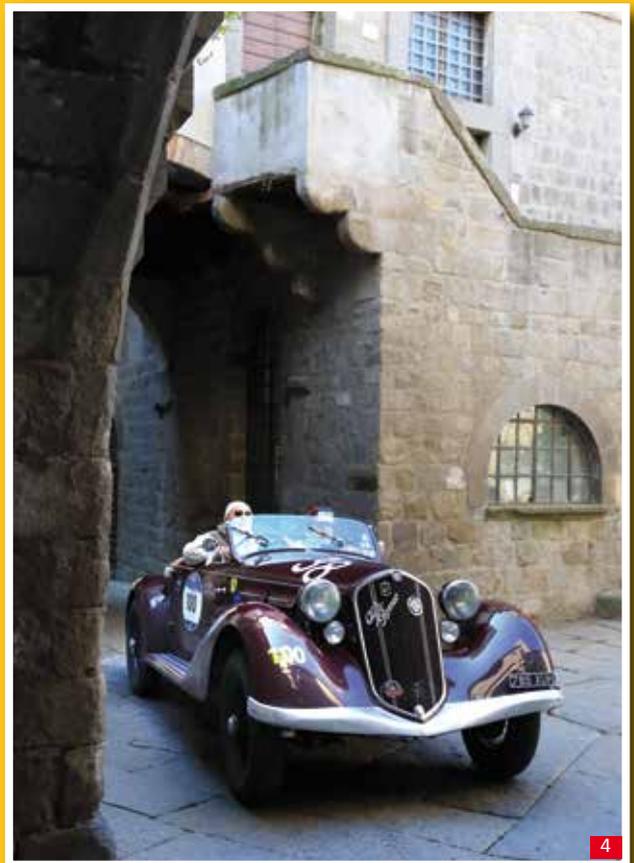


Riccardo e Ezio Perletti, OM 665 SUPERBA, 1931



Per il nostro Club si è trattato di un'importante partecipazione, anche dal punto di vista qualitativo, perché se quasi tutti i soci iscritti sono stati accettati significa che le loro vetture sono di altissimo livello. Va anche detto che il continuo aumento dei soci del Club alla Mille Miglia va di pari passo con l'incremento della loro partecipazione anche nel rispetto di un progressivo ricambio generazionale.

Vista la partecipazione così numerosa, è piuttosto difficile tracciare un bilancio sportivo della partecipazione di ognuno: senza dubbio merita di essere applaudito il varesino Ezio Salvato che con la moglie Catterina Moglia su Bugatti T40 ha conquistato il quarto posto assoluto rimanendo per una manciata di punti fuori dal podio. Nella top ten della classifica assoluta si sono comunque piazzati altri due soci del Club Mille Miglia: la grande sorpresa Riccardo Perletti (col padre Ezio, entrambi membri anche della Brescia Corse) su una OM 665 Superba SSMM, capace di arrivare al sesto posto conclusivo, mentre Alberto Riboldi, navigato da Paolo Sabbadini, ha portato la sua OM 665 Superba Torpedo al decimo posto finale dopo essere stato nelle posizioni di vertice per quasi metà gara. Tra gli altri soci, da ricordare coloro che hanno concluso nelle prime venti posizioni »



1. Mario Boglioli e Enrica Pezia, MASERATI A6 GCS/53 FANTUZZI, 1954

2. Giovanni Luca Murru e Massimo Destro Castaniti, B.N.C. 527 MONZA, 1927

3. Bruno Marini e Andrea Marini BUGATTI T 40, 1929

4. Paolo Carlini e Agostino Maccararo, ALFA ROMEO 6C 2300 PESCARA SS TOURING, 1935



5. John Houtkamp e Rutger Houtkamp, LAGONDA M45 RAPIDE WORKS, 1934

6. Angelo Strada e Hisato Nonaka, FIAT 508 BALILLA SPORT "MILLE MIGLIA", 1935

7. Silvia Marini e Saskia Stoeckelmann, RILEY 12/4 SPRITE, 1936

8. Matteo Belotti e Emiliano Monella, PORSCHE 356 1500 SUPER, 1953

9. Luca Bortolotti e Maurizia Bompani, MASERATI A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA, 1949

10. Alex Von Mozer e Maarten Staps, STANGUELLINI 1100 BERLINETTA BERTONE, 1948



6



7



8



9



10



Massimo Bettinsoli e Davide Peli, FIAT 508 CS BALILLA SPORT "COPPA D'ORO", 1934



11



12

11. Osvaldo Peli e Francesco Peli, FIAT 508 BALILLA SPORT "COPPA D'ORO", 1934

12. Loes Van De Velde e Annemarie Van De Velde, LAGONDA M45 RAPIDE, 1936

13. Massimo Ermini e Lapo Ermini, BMW 328, 1937

Settor: Maurizio Colpani e Pietro Giuseppe Grumelli, BUGATTI T 37, 1926



13





14

14. Gianfranco Mazzola Alessio e De Angelis, FIAT 1100 S BARCHETTA ALA D'ORO, 1947

15. Sergio Sisti e Anna Gualandi, LANCIA LAMBDA TIPO 221 SPIDER, 1929

16. Paolo Maria Chersevani e Valentino De Castello, ARNOLT BRISTOL, 1954

17. Alan Hulsbergen e Hans Hulsbergen, BENTLEY 3 LITRE, 1923

18. Massimo Amenduni e Gresele Fabrizio Vicari, ALFA ROMEO 6C 1500 SS MM ZAGATO, 1928



MILLE MIGLIA 2016



15

e non sono pochi: Giuliano Canè, con Karl Reichle, ha concluso al 13esimo posto su una Bugatti T37, Tiberio Cavalleri e Cristina Meini, quindicesimi su Lancia Lambda, mentre gli olandesi John e Rutger Houtkamp hanno finito con un ottimo 18esimo posto finale davanti a Maurizio Colpani, socio anche della Brescia Corse, come il suo navigatore Pietro Grumelli, su una Bugatti T37. Per una volta lontano dal vertice, ha vissuto una gara senza dubbio particolare Giovanni Mocerì, ormai da un paio d'anni socio del Club: per l'occasione ha guidato, per conto del gruppo FCA, una Lancia Ardea avendo come navigatrice l'attrice polacca Kasia Smutniak, senza ombra di dubbio la donna più ammirata della Mille Miglia.



16

Motivo d'orgoglio per il nostro club è il successo di Silvia Marini e Saskia Stoeckelmann su una Riley Sprite TT che hanno dominato la classifica in rosa aggiudicandosi l'ambita Coppa delle Dame e concludendo con un prestigioso 45esimo posto finale nella classifica assoluta. Per quanto concerne la Scuderia Brescia Corse gli altri equipaggi di punta hanno chiuso al 22esimo posto (Ferrari-Sala su Bugatti T37), 25esimo posto (Peli-Peli su Fiat 508 S) e 29esimo posto (Gatta-Piccinelli su Amilcar). ||



17



18



Giovanni Mocerì e Kasia Smutniak, LANCIA ARDEA, 1939



MILLE MIGLIA 2016

19. Andrea Ruggeri e Quirino Gnutti, PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER, 1955

20. Marco Becchetti e Giorgio Becchetti, HEALEY 2400 SILVERSTONE D-TYPE, 1949

21. Arturo Cavalli e Petronilla Pezzotti, LANCIA LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO, 1927

22. Renato Gnutti e Benedetta Gnutti, FIAT 1100 TV PININ FARINA, 1954

23. Luigi Carlini e Raymond Jennings, BUGATTI T 35A, 1925

24. Romolo Becchetti e Fabio Becchetti, JAGUAR XK 120 OTS ROADSTER, 1952

25. Albert Wetz e Romain Collé, ALFA ROMEO 6C 1750 GS, ZAGATO, 1930

26. Andreas Astaller e Andreas Pinzinger, ARNOLT BRISTOL DELUXE, 1954

27. Ezio Stefano Piardi e Marta Piardi, ALFA ROMEO 6C 1750 GT CABRIOLET, 1930

28. Tarcisio Bonomi e Simone Bonomi, LANCIA AURELIA B24 S, 1955

29. Ewan Cameron e Florian Seidl, JAGUAR D-TYPE, 1955

30. Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini, O.M. 665 SUPERBA TORPEDO 2000 CC, 1926

31. Gianmario Bariselli e Massimo Molinari, LANCIA AUGUSTA BERLINA VIOTTI, 1934



20



21



19



22



23



24



28



25



29



26



30



27



31



32

32. Giuseppe Ambrosi e Paolo Merloni, BMW 328, 1939

33. Gabriele Gnudi e Marco Jannuzzi, PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER, 1955



33



34

34. Piero Quercioli e Marco Monducci, FIAT BERNARDINI 1100 SILURO, 1949

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



35

Marco Gatta e Eugenio Piccinelli, AMILCAR CGSS, 1926



36. Macko Laqueur
e Louk De Wilde,
LAGONDA M45
RAPIDE, 1934

37. Stefano
Marzotto e Mauro
Peruzzi, LANCIA
AURELIA B20 GT
PININ FARINA 2000,
1953

38. Cap. Sergio
Buraccini e C.M.
Cosimo Convertino,
ALFA ROMEO 1900
AR 51 "MATTA",
1952

39. Sandro Brozzetti
e Filiberto Brozzetti,
O.M. 665 SUPERBA
SS MM 2200 CC,
1930



36



37



38



39



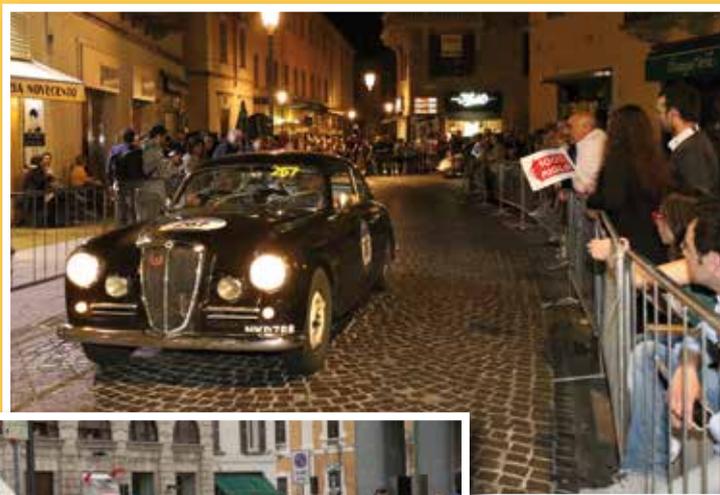
Norbert Abel e Franz
Steinbacher, FIAT 508
S SPIDER, 1933

MILLE MIGLIA 2016 EQUIPAGGI CLUB MILLE MIGLIA E BRESCIA CORSE

POS	n°	Pilota / Driver	Naz.		Co-pilota / Co-Driver	Naz.		AUTOMOBILE / CAR	Anno/Y.
4°	48	Ezio Martino Salviato	I	CMM	Maria Caterina Moglia	I	--	BUGATTI T 40	1928
6°	2	Ezio Perletti	I	CMM BSC	Riccardo Perletti	I	CMM BSC	O.M. 665 SUPERBA SS MM 2200 CC	1929
10°	5	Alberto Riboldi	I	CMM	Paolo Sabbadini	I	--	O.M. 665 SUPERBA TORPEDO 2000 CC	1926
13°	37	Giuliano Canè	I	CMM	Klaus Peter Reichle	D	--	BUGATTI T 37	1927
15°	38	Tiberio Cavalleri	I	CMM	Cristina Meini	I	--	LANCIA LAMBDA TIPO 218 TORPEDO	1927
18°	97	John Houtkamp	NL	BSC	Rutger Houtkamp	NL	--	LAGONDA M45 RAPIDE WORKS	1934
19°	28	Maurizio Colpani	I	CMM BSC	Pietro Giuseppe Grumelli	I	BSC	BUGATTI T 37	1926
22°	31	Bruno Ferrari	I	CMM BSC	Ezio Sala	I	--	BUGATTI T 37	1927
25°	96	Oswaldo Peli	I	CMM	Francesco Peli	I	CMM	FIAT 508 BALILLA SPORT "COPPA D'ORO"	1934
28°	58	Bruno Marini	I	CMM BSC	Andrea Marini	I	CMM	BUGATTI T 40	1929
29°	27	Marco Gatta	I	BSC	Eugenio Piccinelli	I	BSC	AMILCAR CGSS	1926
33°	12	Sandro Brozzetti	I	CMM	Filiberto Brozzetti	I	--	O.M. 665 SUPERBA SS MM 2200 CC	1930
35°	116	Massimo Ermini	I	CMM	Lapo Ermini	I	--	BMW 328	1937
36°	135	Giovanni Mocerì	IPL	CMM	Kasia Smutniak	PL	--	LANCIA ARDEA	1939
38°	99	Massimo Bettinsoli	I	CMM BSC	Davide Peli	I	--	FIAT 508 CS BALILLA SPORT "COPPA D'ORO"	1934
40°	149	Gianfranco Mazzola	I	--	Alessio De Angelis	I	CMM	FIAT 1100 S BARCHETTA ALA D'ORO	1947
42°	176	Marco Becchetti	I	CMM BSC	Giorgio Becchetti	I	--	HEALEY 2400 SILVERSTONE D-TYPE	1949
44°	109	Angelo Strada	I	CMM	Hisato Nonaka	J	--	FIAT 508 BALILLA SPORT "MILLE MIGLIA"	1935
45°	114	Silvia Marini	I	CMM	Saskia Stoeckelmann	D	--	RILEY 12/4 SPRITE	1936
47°	32	Arturo Cavalli	I	CMM	Petronilla Pezzotti	I	--	LANCIA LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1927
50°	18	Luigi Carlini	CH	CMM	Raymond Jennings	GB	--	BUGATTI T 35A	1925
52°	266	Matteo Belotti	I	CMM	Emiliano Monella	I	CMM	PORSCHE 356 1500 SUPER	1953
54°	36	Giovanni Luca Murru	I	CMM	Massimo Destro Castaniti	I	--	B.N.C. 527 MONZA	1927
56°	281	Renato Gnutti	I	BSC	Benedetta Gnutti	I	--	FIAT 1100 TV PININ FARINA	1954
61°	333	Andrea Ruggeri	I	BSC	Quirino Gnutti	I	BSC	PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER	1955
62°	175	Luca Bortolotti	I	CMM	Maurizia Bompani	I	--	MASERATI A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA	1949
71°	267	Franco Indaco	I	CMM	Massimo Saggini	I	--	LANCIA AURELIA B20 GT PININ FARINA 2500	1953
73°	136	Giuseppe Ambrosi	I	CMM	Paolo Merloni	I	--	BMW 328	1939
76°	327	Tarcisio Bonomi	I	BSC	Simone Bonomi	I	BSC	LANCIA AURELIA B24 S	1955
92°	98	Gianmario Bariselli	I	CMM	Massimo Molinari	I	--	LANCIA AUGUSTA BERLINA VIOTTI	1934
94°	72	Ezio Stefano Piardi	I	BSC	Marta Piardi	I	BSC	ALFA ROMEO 6C 1750 GT CABRIOLET	1930
97°	106	Loes Van De Velde	NL	CMM	Annemarie Van De Velde	NL	--	LAGONDA M45 RAPIDE	1936
104	227	Romolo Becchetti	I	CMM	Fabio Becchetti	I	CMM	JAGUAR XK 120 OTS ROADSTER	1952
115°	282	Mario Boglioli	I	BSC	Enrica Pezzia	I	--	MASERATI A6 GCS/53 FANTUZZI	1954
119°	338	Gabriele Gnudi	I	CMM	Marco Jannuzzi	I	--	PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER	1955
151°	157	Alex Von Mozer	NL	CMM	Maarten Staps	B	--	STANGUELLINI 1100 BERLINETTA BERTONE	1948
159°	91	Macko Laqueur	NL	CMM	Louk De Wilde	NL	--	LAGONDA M45 RAPIDE	1934
162°	294	Paolo Maria Chersevani	I	CMM	Valentino De Castello	I	--	ARNOLT BRISTOL	1954
192°	100	Paolo Carlini	CH	CMM	Agostino Maccararo	I	--	ALFA ROMEO 6C 2300 PESCARA SS TOURING	1935
199°	206	Beat Markus Sutter	CH		Scott Bradley Anderson			PEUGEOT 203 C	1955
225°	801	Cap.le Massimo Zanin	I	--	Gen. C.A. Mario Righela	I	CMM	FIAT AR 51 CAMPAGNOLA	1952
268°	1	Alan Hulsbergen	CH	CMM	Hans Hulsbergen	CH		BENTLEY 3 LITRE	1923
296°	804	Cap. Sergio Buraccini	I	CMM	C.M. Cosimo Convertino	I	--	ALFA ROMEO 1900 AR 51 "MATTA"	1952
331°	46	Mass. Amenduni Gresele	I	CMM	Fabrizio Vicari	I	CMM	ALFA ROMEO 6C 1500 SS MM ZAGATO	1928
335°	283	Andreas Astaller	D	CMM	Andreas Pinzinger	D	--	ARNOLT BRISTOL DELUXE	1954

POS	n°	Pilota / Driver	Naz.		Co-pilota / Co-Driver	Naz.		AUTOMOBILE	/ CAR	Anno/Y.
353°	179	Piero Quercioli	I	CMM	Marco Monducci	I	--	FIAT	BERNARDINI 1100 SILURO	1949
NC	21	Giulio Felloni	I	CMM	Riccardo Felloni	I	--	BUGATTI	T 35A	1925
NC	51	Sergio Sisti	I	CMM	Anna Gualandi	I	--	LANCIA	LAMBDA TIPO 221 SPIDER	1929
NC	56	Ferruccio Nessi	CH	CMM BSC	Carlo Nessi	CH	CMM BSC	RILEY	BROOKLANDS 9HP	1928
NC	66	Albert Wetz	L	CMM	Romain Collé	L	--	ALFA ROMEO	6C 1750 GS ZAGATO	1930
NC	87	Norbert Abel	A	--	Franz Steinbacher	A	CMM	FIAT	508 S SPIDER	1933
NC	251	Stefano Marzotto	I	CMM	Mauro Peruzzi	I	--	LANCIA	AURELIA B20 GT PININ FARINA 2000	1953
NC	263	Ewan Cameron	D	--	Florian Seidl	D	CMM	JAGUAR	D-TYPE	1955
NC	340	Adriano Angelo Preti	I	BSC	Alessandro Preti	I	--	PORSCHE	356 1500 SPEEDSTER	1955

Franco Indaco e Massimo Saggini, LANCIA AURELIA B20 GT PININ FARINA, 2500 1953



Ferruccio Nessi e Carlo Nessi, RILEY BROOKLANDS 9HP, 1928



Adriano Angelo Preti e Alessandro Preti, PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER, 1955



Cap.le Massimo Zanin e Gen. C.A. Mario Righela, FIAT AR 51 CAMPAGNOLA, 1952



Beat Markus Sutter e Scott Bradley Anderson, PEUGEOT 203 C, 1955

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.



GB GNUDI BRUNO spa

PACKAGING EXPERIENCE
SINCE 1965

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



BRESCIA



MILLE MIGLIA 2017

PRESENTATA LA 35° RIEVOCAZIONE

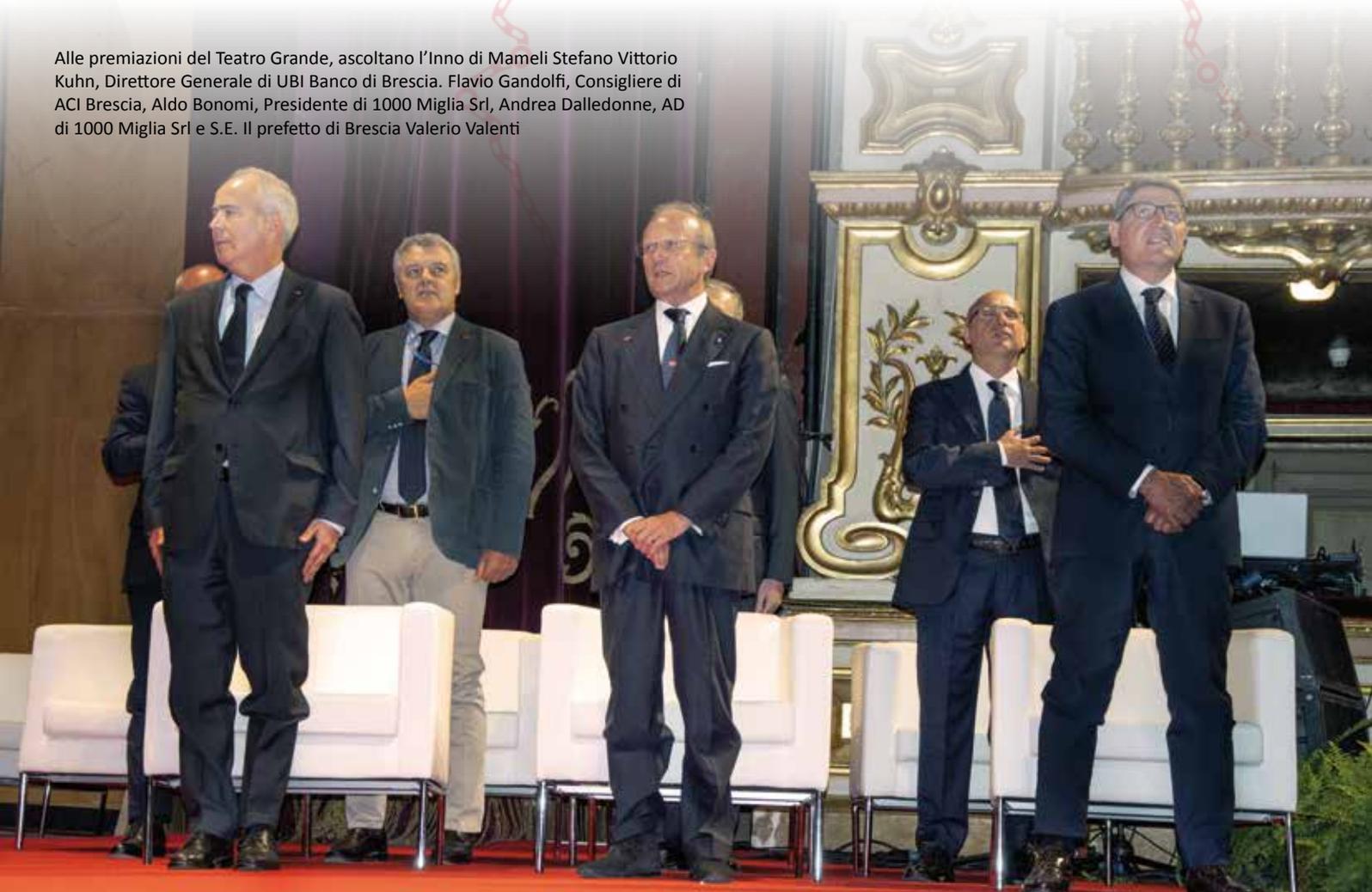
MILLE MIGLIA 2017: LA FRECCIA ROSSA COMPIE 90 ANNI

- ✓ PER LA TRENTACINQUESIMA VOLTA DA BRESCIA PARTIRÀ LA RIEVOCAZIONE DELLA FRECCIA ROSSA.
- ✓ PER LA QUARTA VOLTA, LA GARA SI DISPUTERÀ IN QUATTRO TAPPE, PER ALTRETTANTE GIORNATE.
- ✓ SEDE DI TAPPA SARANNO PADOVA, RIMINI E PARMA.
- ✓ PARTENZA E ARRIVO A BRESCIA, DA GIOVEDÌ 18 A DOMENICA 21 MAGGIO 2017.
- ✓ LE ISCRIZIONI ALLA MILLE MIGLIA 2017 SONO APERTE SUL SITO WWW.1000MIGLIA.IT

«Mille Miglia... si compirà l'anniversario del 1927, di quella sua prima edizione, il giorno che ci ritroveremo ancora in Piazza della Vittoria. E guardandoci attorno ci accorgeremo che le nostre fila, quelle di coloro che a quella prima edizione c'erano, si sono assottigliate di molto. E soprattutto lamenteremo l'assenza del nostro carissimo Franco Mazzotti. Nel Tuo ricordo, Franco, difenderemo sempre il suo primato di corsa comunque unica al mondo (...). La Tua Mille Miglia continua e continuerà, almeno fino a quando ci sarà chi crederà nella sua insostituibile funzione, ed in quei fattori spirituali e sentimentali che l'hanno generata e vivificata».

Giovanni Canestrini
(uno di "quattro moschettieri
fondatori della Mille Miglia)

Alle premiazioni del Teatro Grande, ascoltano l'Inno di Mameli Stefano Vittorio Kuhn, Direttore Generale di UBI Banco di Brescia. Flavio Gandolfi, Consigliere di ACI Brescia, Aldo Bonomi, Presidente di 1000 Miglia Srl, Andrea Dalledonne, AD di 1000 Miglia Srl e S.E. Il prefetto di Brescia Valerio Valenti





La Lancia Lambda di Arturo Cavalli e Nilla Pezzotti davanti a Villa Mazzotti a Chiari



La Ferrari 340 America di Richard Rowllins e Jim Helfrich, che vinse la Mille Miglia 1951 pilotata da Gigi Villorresi

Nel **2017**, la **Mille Miglia** compirà novant'anni dalla prima edizione, disputata nel **1927**. Nel segno del numero **"7"**, con la ricorrenza saranno celebrate pure la ripresa della corsa, nel **1947**, la conclusione, nel **1957**, e la rinascita del **1977**.

Per qualcuno è **"la corsa più bella del mondo"**, per **Enzo Ferrari** la rievocazione è **"un museo viaggiante unico e affascinante, allestito in una straordinaria cornice di pubblico festante"**: comunque la s'intenda, la **trentacinquesima rievocazione della Mille Miglia** è l'**unico caso al mondo** in cui la celebrazione di una corsa automobilistica **supera per numero di edizioni l'evento originale**, andato in scena ventiquattro volte **dal 1927 al 1957**.

La **Mille Miglia 2017** sarà disputata da **Giovedì 18 a Domenica 21 maggio 2017**.

Per il quinto anno consecutivo, a curare la grande kermesse automobilistica sarà naturalmente **1000 Miglia Srl**, società totalmente partecipata dall'**Automobile Club di Brescia** e da esso appositamente creata nel 2012.

Anche nel **2017**, la Mille Miglia sarà divisa in quattro tappe, per altrettante giornate. Rispettando la tradizione nata nel 1927, il percorso prenderà il via e terminerà a **Brescia**, attraversando mezza Italia prima e dopo il giro di boa a **Roma**.

Ogni anno, il percorso subisce modifiche allo scopo di tornare a far transitare la Mille Miglia in località dove è stata assente per qualche anno. Nel **2017**, proseguendo con la medesima filosofia, saranno apportate alcune variazioni al tracciato.



La Lancia Ardea di Giovanni Mocerì e Kasia Smutniak al Passo della Futa, davanti alla targa del Club Mille Miglia

La prima tappa, con partenza nel primo pomeriggio di **Giovedì 18 Maggio**, si concluderà a **Padova**.

Il giorno dopo, **19 Maggio**, la seconda tappa porterà i concorrenti, come tradizione nella serata di **venerdì**, a **Roma**, per la consueta passerella notturna nell'**Urbe**.



La FIAT 508 S Coppa d'Oro di Osvaldo e Francesco Peli a Parma

1000
MIGLIA



1000MIGLIA

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



MILLE MIGLIA 2017



Versione aggiornata al 8 novembre 2016
Il presente tracciato può essere soggetto a variazioni

Sabato 20, il percorso dalla Capitale resterà pressoché invariato fino alla **Toscana**; la terza tappa sarà conclusa nuovamente a **Parma**, che negli scorsi anni ha riservato una calorosa accoglienza ai partecipanti: da qui, la domenica mattina, i concorrenti faranno ritorno a **Brescia**, ripetendo l'arrivo dopo l'ora di pranzo, tanto apprezzato dal pubblico nelle ultime edizioni.

Dopo alcuni cambiamenti introdotti lo scorso anno, tra gli aspetti invariati per il **2017** ci sono la **quota di partecipazione** e i **coefficienti**, che **non hanno subito alcuna modifica**. Inalterata pure la procedura per le **iscrizioni alla gara**, che sono aperte **dal 25 novembre** e chiuderanno **giovedì 12 gennaio alle ore 24:00** (orario italiano, GMT+1). »



MILLE MIGLIA 2017

Compilando schede e dati sul sito **www.1000miglia.it**, tutti i possessori di una vettura con i requisiti previsti da Regolamento di Gara, potranno presentare la loro candidatura di partecipazione.

Sono candidabili le vetture delle quali almeno un esemplare sia stato iscritto alla Mille Miglia di velocità (1927-1957), in uno degli oltre novecento modelli di vettura presenti nell'elenco, cioè quelli di cui sia accertata la partecipazione ad almeno un'edizione di velocità, tra il 1927 e 1957.

Nel caso possa essere dimostrato che un'esemplare di vettura non contemplato in tale elenco abbia preso parte ad una delle edizioni storiche della Mille Miglia fino al 1957, il modello sarà inserito tra quelli candidabili. Per poter essere selezionate, le vetture iscritte dovranno disporre di almeno uno di questi documenti: **Fiche ACI-CSAI** (*Commissione Sportiva Automobilistica Italiana*), **Htp FIA** (*Historic technical passport* rilasciato dalla Fédération Internationale de l'Automobile) o **ID FIVA** (*Identity Card* della Fédération Internationale des Véhicules Anciens). Oltre a questi documenti, è consigliabile allegare all'iscrizione la maggior quantità possibile di materiale certificante la storia della vettura iscritta, tenendo conto che sarà data la precedenza agli esemplari che abbiano

fisicamente disputato un'edizione della Mille Miglia dal 1927 al 1957 o che dispongano di documentato passato sportivo.

L'elenco delle vetture accettate sarà presentato, come abitudine, nel mese di marzo 2017, insieme alla versione definitiva del percorso: con la sua capacità di coniugare tradizione, innovazione, creatività, eleganza, bellezze paesaggistiche e stile di vita del nostro Paese, la Mille Miglia continuerà a rappresentare anche nel 2017 un simbolo dell'eccellenza italiana nel mondo. **II**



Piergiorgio Vittorini, Presidente di ACI Brescia, e Franco Gussalli Beretta, Vicepresidente di 1000 Miglia Srl

L'arrivo a Roma in
Via Veneto





Since 1991.

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

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



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

Since 2010 a partner and supporter of



IL MITO IN UNA CARTA



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



 [vieni in filiale](#)  ubibanca.com  [800.500.200](tel:800.500.200)  **UBI**  **Banco di Brescia**

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

UBI  Banco di Brescia

UNA STAGIONE DI SUCCESSI PER IL TEAM UBI BANCO DI BRESCIA

Per il nono anno consecutivo **UBI Banco di Brescia è stato Trophy Sponsor della Mille Miglia 2016**, la corsa più bella del mondo: un'occasione unica per ammirare automobili storiche di rara bellezza. Una gara leggendaria che è anche simbolo della brescianità, perché è un evento che i bresciani hanno inventato e fatto crescere e che esprime passione, bellezza, tecnologia, tradizione, velocità e amore per i motori. Una vetrina speciale che mostra i paesaggi, la storia, la cultura e l'infinita bellezza del nostro Paese e richiama l'interesse di milioni di persone, in tutto il mondo. Un valore per Brescia e per l'Italia, che regala momenti indimenticabili, come la vittoria nel 2016 dei bresciani **Andrea Vesco e Andrea Guerini - team UBI Banco di Brescia** – che alla guida di un'Alfa Romeo 6C 1750 GS Zagato del 1931, dopo 1800 km di strada, hanno tagliato il traguardo in Viale Venezia. Un equipaggio bresciano di fuoriclasse, »



Premiazione Mille Miglia 2016: il duo Vesco-Guerini nel Team UBI Banco di Brescia si aggiudica l'omonimo trofeo consegnato da Stefano Kuhn, Direttore Generale UBI Banco di Brescia



che ha riportato a Brescia la Coppa delle Mille Miglia e che si è poi aggiudicato anche il GP Nuvolari, il Trofeo AIDO e la Coppa Franco Mazzotti. Grandi emozioni quindi, combinate ad antiche suggestioni e tradizioni, che esprimono peraltro anche la radicata vocazione imprenditoriale dei bresciani, con particolare riguardo al settore dell'*automotive*.



Mille Miglia 2016: tradizionale punzonatura nel Villaggio Sponsor a Brescia, Piazza della Vittoria.
Charity car "AliSolidali" di Bonera Group



Mille Miglia 2016: Villaggio Sponsor Brescia

Nel **Team UBI Banco di Brescia** anche una *charity car* d'eccezione: la mitica **Mercedes Ala di Gabbiano della collezione Bonera Group. Ali Solidali** che hanno partecipato alla Mille Miglia 2016 per promuovere la campagna di raccolta fondi solidale **#regalaunmigliodamore** e portare un grande messaggio di solidarietà a tutti gli appassionati che hanno accolto con calore i piloti della freccia rossa. Una gara di solidarietà a sostegno di progetti umanitari legati al mondo delle donne e dei bambini in risposta a specifici bisogni della Fondazione Camillo Golgi e di VOA VOA! Amici di Sofia.

Il Gruppo UBI Banca ha dedicato al mito della corsa più bella del mondo **Libra 1000 Miglia, una versione speciale di Libra Classic MasterCard, dedicata alla leggendaria Freccia Rossa**. Una carta di credito dotata di microchip di ultima generazione, che risponde ad avanzati requisiti di sicurezza e permette di sfruttare la velocità dei pagamenti *contactless*.



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

Libra 1000 Miglia e la prepagata Enjoy 1000 Miglia sono disponibili fino al 31 dicembre 2016 in tutte le Filiali delle Banche del Gruppo UBI Banca. Maggiori dettagli online su www.ubibanca.com/milemiglia.



CONCORSO FOTOGRAFICO

BRESCIA, LA MILLE MIGLIA TRA LA GENTE

CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI MILLE MIGLIA 2016

IMMORTALARE LE EMOZIONI PER RACCONTARE LA MILLE MIGLIA: UN'INIZIATIVA 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, BRUNO BONI, CHE È PASSATO ALLA STORIA COME IL SINDACO DELLA MILLE MIGLIA.

Robero Boni
e Piergiorgio
Vittorini
premiano Luca
Ruffoli vincitore
dell'edizione 2016



Le iscrizioni al Concorso hanno, in questa edizione, abbondantemente superato quelle dello scorso anno con 402 concorrenti in gara per altrettante fotografie pubblicate sul sito dell'associazione e valutate da una commissione composta da esperti di fotografia ed esperti di Mille Miglia.

I concorrenti provenivano prevalentemente dalla città e dalla provincia di Brescia, centosessanta da oltre trenta province d'Italia (i gruppi più numerosi da Milano, Bergamo, Roma e Livorno), inoltre una trentina di stranieri provenienti da Svizzera, Germania, Olanda, Francia, Regno Unito e Grecia.

La realizzazione del Concorso è stata possibile grazie al prezioso contributo del Club Mille Miglia Franco Mazzotti, di 1000 Miglia Srl, ACI Brescia, UBI Banco di Brescia, Photò19 e del Comune di Brescia che ha concesso, oltre al patrocinio, il Salone Vanvitelliano a Palazzo Loggia per la cerimonia di premiazione che si è svolta il 18 giugno scorso.

Per l'ACI di Brescia, da quest'anno tra i patrocinatori dell'iniziativa, il presidente Piergiorgio Vittorini ha consegnato al vincitore del concorso una Vittoria alata simbolo della città. Sono intervenuti inoltre Roberto Boni, presidente dell'Associazione, Giuseppe Cherubini del Comitato organizzativo di 1000 Miglia Srl, Paolo Mazzetti, Segretario Esecutivo del Club Mille Miglia Franco Mazzotti e Franco Lucini organizzatore della manifestazione. A rappresentare il Comune, su delega del Sindaco, il Consigliere Fabrizio Benzoni che ha salutato i presenti e illustrato le bellezze della nostra città oltre ad elogiare lo spirito che anima l'associazione nel mantenere in vita il ricordo del compianto Sindaco per sempre Bruno Boni. »



Dall'alto:
L'Info Point dell'associazione Bruno Boni ospitato presso lo stand del Club Mazzotti; Aldo Bonomi e Ugo Gussalli Beretta in visita; Franco Lucini e Roberto Boni organizzatori del concorso fotografico.





La giuria ha definito la seguente classifica:

1° Classificato: Luca Ruffoli di Piombino (LI)

2° Classificato: Mariagrazia Beruffi di Brescia

3° Classificato: Petra Sagnak di Mönchengladbach (D)
Primo classificato anche come Miglior Straniero

4° Classificato: Mauro Engheben di Ghedi (BS)

5° Classificato: Giovanni Azzi di Brescia

6° Classificato exaequo

- Claudio Rizzini di Collebeato (BS)
- Riccardo Palazzani di Brescia
- Luca Barsali di Piombino (LI)
- Tullia Bruni Zani di Botticino Mattina (BS)
- Claudio Garofalo di Brescia
- Susanna Serri di Trieste
- Grace Tong di Brescia
- Linda Bossoni di Pontevecchio (BS)
- Sandro De Monaco di Piombino (LI)
- Massimo Caproni di Civate al Piano (BG)

Vincitore "Coppa Giovani"

Ilenia Marcasciano (classe 2000) di Brescia

Vincitore "Coppa Bruno Boni"

(offerta dalla Famiglia Boni) Ugo Ravasio di Brescia



1° CLASSIFICATO: Luca Ruffoli di Piombino (LI)



2016
1000 MIGLIA
IV CONCORSO
FOTOGRAFICO
BRUNO BONI



CONCORSO FOTOGRAFICO



2° CLASSIFICATO: Mariagrazia Beruffi di Brescia



3° CLASSIFICATO: Petra Sagnak di Mönchengladbach (D)



4° CLASSIFICATO: Mauro Engheben di Ghedi (BS)



5° CLASSIFICATO: Giovanni Azzi di Brescia

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



DUE GRAVI LUTTI PER IL CLUB CI HANNO LASCIATO DUE DEI NOSTRI EROI

Paolo Carlo Brambilla e Olinto "Titti" Morolli

CON L'ANAGRAFE CHE SVOLGE INESORABILMENTE IL PROPRIO DETESTABILE RUOLO, A POCO MENO DI SESSANT'ANNI DALL'ULTIMA EDIZIONE DELLA MILLE MIGLIA - "QUELLA VERA" COME GIUSTAMENTE LA DEFINISCONO LORO - LE FILA DEI SOCI FONDATORI DEL CLUB MILLE MIGLIA, COLORO CHE HANNO DISPUTATO ALMENO UN'EDIZIONE DELLA FRECCIA ROSSA DAL 1927 AL 1957, SI VANNO ASSOTTIGLIANDO. NEL MESE DI OTTOBRE 2016, A POCHI GIORNI DI DISTANZA, DUE DEI NOSTRI SOCI FONDATORI SONO MANCATI: SONO PAOLO CARLO BRAMBILLA E OLINTO "TITTI" MOROLLI, ENTRAMBI PILOTI DI RAZZA.

Titti, così come lo hanno sempre chiamato in famiglia, si è spento serenamente, con al suo fianco, fino alla fine, i figli Pier Andrea, Maria Chiara e Matteo, insieme alla moglie Serena.

Paolo Brambilla ha vissuto sessant'anni ininterrotti di competizioni, avendo debuttato nel 1950 a Monza, con una Fiat 500/A presa a noleggio. Nella sua lunga carriera, ha preso parte alla bellezza di 743 gare, ottenendo 559 vittorie tra Gruppi e Categorie varie e vincendo anche 45 Campionati Italiani, sempre in differenti Categorie. Ha annunciato solo nel 2010 il suo ritiro dalle competizioni, dopo aver solcato i tornanti di mezza Europa fino a 80 anni suonati.

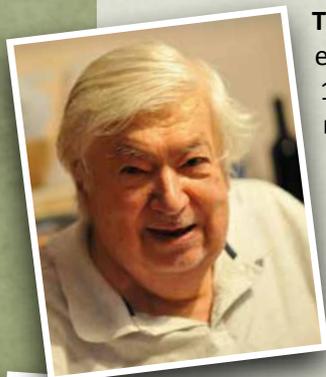
Dal 1951 al 1956 ha preso parte per tre volte alla Mille Miglia, con piazzamenti dignitosi al volante di vetture come una berlinetta Abarth Zagato 750, una Renault 4 CV 750 e una berlinetta Dyna Panhard. Brambilla ha poi scritto pagine gloriose nelle salite di tutta Italia, specialmente con la Lancia Fulvia e l'Abarth 1000 OTS, Soprattutto la Malegno Borno fu una delle sue gare preferite, ma non mancarono ottimi piazzamenti nelle altre gare lombarde, a Trento. Ebbe una pausa di riflessione tra gli anni Settanta ed Ottanta dovuti sia alla gestione della sua azienda dolciaria (Budino Moretto) sia alla perdita del figlio Carlo, ancora giovanissimo. Negli anni Ottanta il ritorno alle corse, prima con le auto moderne e poi con le storiche. A partire dagli anni Novanta il rientro in pompa magna con le Autostoriche. ||

Titti Morolli disputò cinque edizioni della Mille Miglia, dal 1952 al 1957, ottenendo come migliori risultato una bella vittoria nella combattutissima Categoria Turismo 1000, al volante di una FIAT 1100/103.

Di lui, il figlio Pier Andrea ricorda: *«Era uno dei milioni di bambini italiani che ogni anno guardavano passare la Milla Miglia sognando di parteciparvi da grandi. Lui è poi andato oltre il sogno, ne ha vinta una con un vantaggio enorme e nella classe più numerosa. L'anno*

dopo, quello della pioggia, rompe un manicotto vicino a Fidenza mentre era sesto assoluto dietro le cinque Ferrari ma con un'auto di cilindrata molto inferiore.

Dio solo sa cosa avrebbe potuto fare l'anno successivo se, dopo un sorprendente sesto posto, avesse avuto anche lui un motore potente come quelli dei favoriti».





È NATA SOFIA

GENETICAMENTE SOCIA DI DIRITTO

CASO SENZA PRECEDENTI:

È NATA SOFIA,

FIGLIA DI DUE SOCI DEL CLUB,

NIPOTE DI DUE NONNI SOCI DEL CLUB

(e con uno zio socio del Club)

LA BILANCIA DELLA VITA COMPENSA SPESSO LE BRUTTE NOTIZIE CON QUALCUNA BUONA: DOPO AVER SUBITO QUALCHE LUTTO, IL NOSTRO CLUB PUÒ FESTEGGIARE UN LIETO EVENTO, LA NASCITA DI SOFIA HOUTKAMP, FIGLIA DI RUTGER E DI SILVIA MARINI.

Lui, Rutger, è un baldo giovane olandese, figlio di John, notissimo titolare della Houtkamp Collection, nei pressi Amsterdam. Lei è un'affascinante biondina bresciana, figlia di Bruno Marini, titolare della Mast, l'azienda specializzata in manti erbosi sintetici. Sia i padri sia i figli hanno disputato diverse edizioni della Mille Miglia, diventando soci del Club: per i due ragazzi, quella della Freccia Rossa è stata davvero la "corsa più bella del mondo", essendo sbocciato un amore che ha portato Silvia a vivere in Olanda. Da autentica bresciana, non ha però cambiato passione e abitudini automobilistiche,

continuando a correre con la sua amica Saskia Stoeckelmann con la quale, per due anni consecutivi, ha vinto alla Mille Miglia la "Coppa delle Dame", la classifica riservata agli equipaggi femminili.

Quest'anno, però, a vincere sono state in tre, perché a bordo della Riley bianca c'era anche Sofia, nata poi il 23 novembre 2016.

Tenuto conto dei quattro consanguinei soci del Club Mille Miglia, cinque se si considera pure Andrea Marini, fratello di Silvia, la piccola Sofia è già praticamente socia per eredità genetica. Pertanto, nel trasmettere agli amici Houtkamp e Marini le felicitazioni di tutto il Club, il minimo che possiamo fare è annunciare che, quando sarà cresciuta, se vorrà entrare nel Club potrà farlo di diritto, senza presentazione e quota d'ingresso...





Saskia
Stoekelmann
e Silvia Marini



Rutger Houtkamp

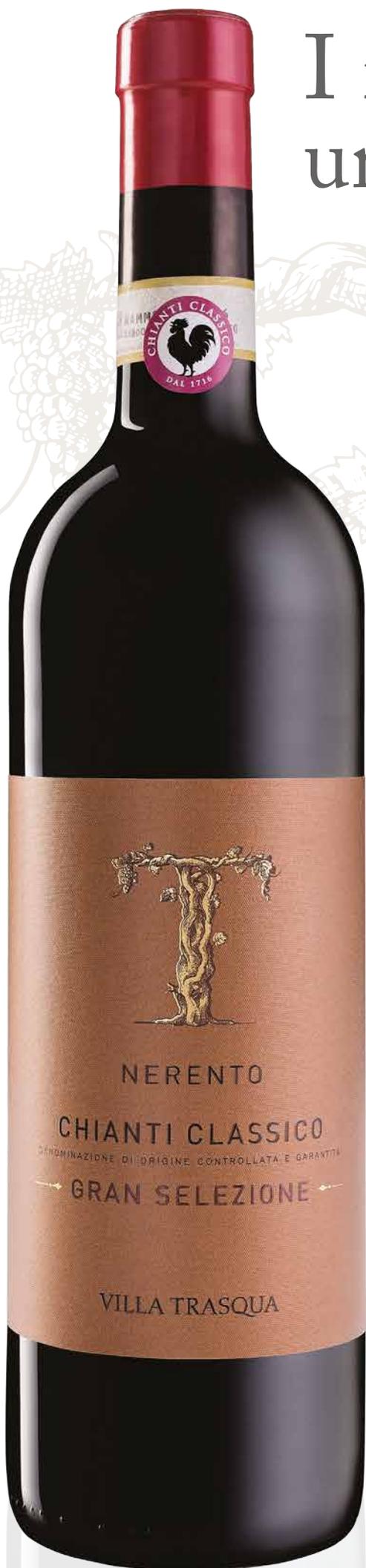


John e Chelli Houtkamp



Bruno Marini

I nostri vini, un viaggio nei sensi



NERENTO

CHIANTI CLASSICO D.O.C.G.

GRAN SELEZIONE

Nel cuore della collina di Trasqua le nostre viti più antiche ci offrono emozioni fuori dal tempo. Complesso e di grande profondità il Nerento è l'espressione di questo territorio.

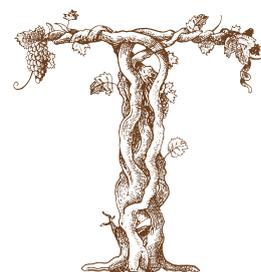
PREMI

Gold Medal and 90+ score – *Wine Guide 2017 Gilbert & Gaillard*

93 score – *James Suckling*

Bronze Medal – *International Wine & Spirits Competition*

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



SEGUICI SU



VILLA TRASQUA

UN'ICONA DELLA PRODUZIONE FRANCESE

1930: LA PRIMA VOLTA DEL "DOUBLE CHEVRON" ALLA MILLE MIGLIA

di **Antonio Alessio Vatrano**

Foto: Archivio www.automobiliavatrano.it

La Citroen Italiana, con l'uscita del 30 gennaio 1929 con la copia omaggio di uno strumento di promozione a mezzo stampa *"Il Grido del Cuore - Citroen Italiana. Degli Automobilisti di ieri, di oggi, di domani"*, nel pubblicare programma ed azioni, esprime la sua mission aziendale, definendosi *"la grande casa Milanese"* ed attivandosi per intensificare lo sviluppo dell'automobilismo in Italia, mediante la costruzione di vetture utilitarie, per andare a colmare quello che - a suo dire - costituiva un vulnus nella produzione automobilistica italiana, carente proprio dei modelli messi in produzione dalla Citroen: ovvero la C6 e la C4. Nel programma di promozione, inoltre, vi è anche il sostegno alla partecipazione di autovetture della casa francese in importanti eventi nazionali. In tal modo, poiché la partecipazione alla Mille Miglia avveniva anche per mezzo di benefici promozionali, presero il via ai nastri di partenza della IV edizione del 1930 (quella in cui, stando alle cronache dell'epoca, vennero superati i 100 km/h di media ed ad imporsi fu Tazio Nuvolari in coppia con Giovan Battista Guidotti a bordo dell'Alfa Romeo 6C 1750 GS "testa fissa"), anche le piccole **Citroen Spider C4**, per una sincera operazione dimostrativa. Trattandosi di un'autovettura dotata di propulsore con cilindrata superiore ai 1600 cmc,

venne inserita per regolamento nella categoria "Classe E" (oltre i 1500 e fino a 2000 cmc).

Il 1930, dunque, è l'anno in cui - per la prima volta - la casa francese compare negli elenchi dei partecipanti alla corsa bresciana con ben sei equipaggi. Il miglior piazzamento fu conseguito dall'equipaggio Ferriani - Sancricca che, a bordo della vettura numero 13 si piazzarono cinquantottesimi, conseguendo il tempo di 25.29'37". »





**Tutti i piazzamenti delle CITROEN C4 SPIDER
che parteciparono alla IV edizione della Mille Miglia del 1930**

EQUIPAGGI	Mod. Auto	N°di gara	Tempo	N°di arrivo
Ferriani - Domenico Sancricca	Citroen Spider C4	N°13	25.29'37"	58
Giulio Binda - Attilio Belgir	Citroen Spider C4	N°9	25.36'54"	60
Rino Ruvioli - Emilio Bernardi	Citroen Spider C4	N°6	25.38'06"	61
Bruno Pesenti - Marino Baccoli	Citroen Spider C4	N°12	25.43'46"	62
Abele Clerici - Rinaldo Tinarelli	Citroen Spider C4	N°5	25.45'57"	64
Stanislao Terziani - Femminini	Citroen Spider C4	N°7	27.50'45"	73

La partecipazione alla Mille Miglia consentì alla Citroen di poter vantare tale prestigio per promuovere le caratteristiche delle sue auto.

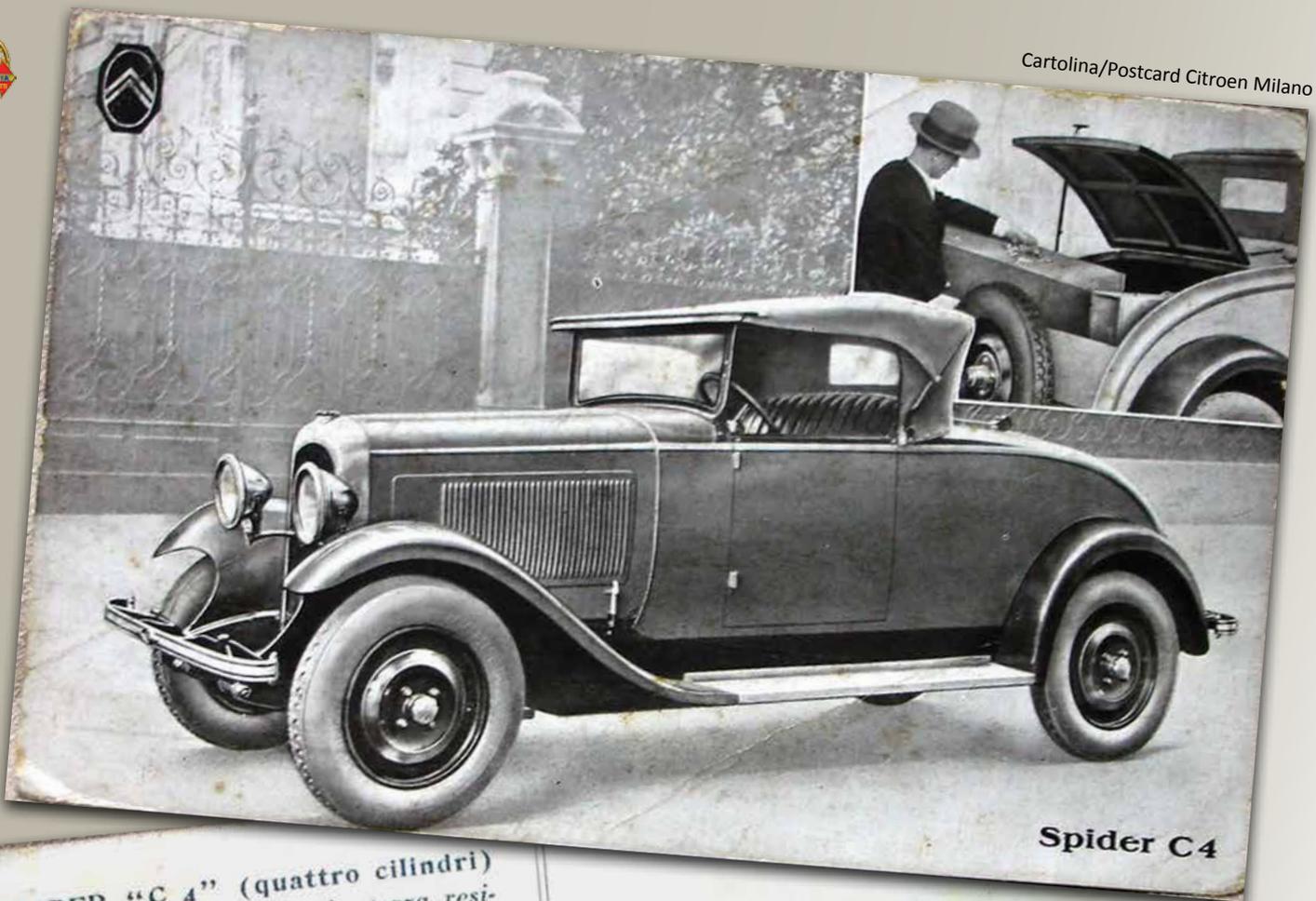
Sul retro di una postcard promozionale d'epoca della Spider C4 (vedi illustrazione) si legge *"Le meravigliose doti di robustezza, resistenza e regolarità di marcia di questo indovinatissimo modello, hanno avuto la più brillante conferma dalla vittoria ottenuta con esemplari strettamente di serie - nella dura prova della 1000 Miglia"*.

Questo episodio conferma una delle caratteristiche della corsa più bella del mondo, ovvero quella di fungere da banco di prova in grado di rafforzare la credibilità e le strategie commerciali di tutte le case automobilistiche partecipanti che, indipendentemente dal posizionamento conseguito, sono giunte integre al traguardo. **||**

DATI PRINCIPALI TIPO "C4"	
Numero dei cilindri	4
Potenza effettiva	HP31
Potenza fiscale	HP 17
Regime normale	Giri 3000
Alesaggio	mm. 72
Corsa	mm. 100
Cilindrata	Litri 1,628
Valvole	Laterali
Carburatore	solex
Accensione	Spinterogeno a magnete
Serbatoio	L38 anteriore
Frizione	Monodisco a secco
Cambio	A tre velocità
Trasmissione	A doppio nodo cardanico
Freni	A pedale sulle 4 ruote, e servofreno: a leva sulle ruote posteriori
Telaio	Lungheroni alti, numerose traverse in lamiera e tubolari
Ruote	A disco
Pneumatici	13X45
Peso guida interna	Kg.1175
Velocità	85 km./ora
Consumo benzina	11,5-14 litri/100 km

*Autore Fotografia Studio Fotografico Alberto Montacchini
Borgo San Biagio N°4 Parma - Mille Miglia 1930 Citroen C4
N° 7 Stanislao Terziani - Femminini.*





Spider C4

SPIDER "C 4" (quattro cilindri)

Le meravigliose doti di robustezza, resistenza e regolarità di marcia di questo indovinatissimo modello, hanno avuto la più brillante conferma dalla vittoria ottenuta - con esemplari strettamente di serie - nella dura prova delle 1000 MIGLIA. Il basso prezzo d'acquisto, l'economica e facile manutenzione, il consumo limitatissimo (1 litro benzina = 10 Km.), classificano lo Spider "C 4" quale VETTURA UTILITARIA. Esso dispone nella coda di un ampio ripostiglio, specialmente adatto al trasporto di campioni e piccoli colli, ciò che lo rende indicatissimo per commercianti, viaggiatori di commercio, ecc.

Lo Spider "C 4", completo di 5 ruote gommate e ricca dotazione d'accessori, è in vendita a L. 19.700, (paracolpi extra) franco Filiali, Depositi ed Agenzie del Continente e delle Isole.

Soc. An. Italiana Automobili Citroen - Milano
Via Marco Ulpio Traiano 17
Filiali: ROMA - NAPOLI - CATANIA - BOLOGNA

Fonte Piloti e Classifiche tempi:

- Mille Miglia G.Canestrini pp.194 - L'Editrice dell'Automobile 1967.
- Mille Miglia - Una corsa Italiana - di Luigi Orsini e Angelo Tito Anselmi Abiemme 1990.
- Mille Miglia Identikit - Angelo Tito Anselmi e Valerio Moretti pag.40 per Legenda

Fonte Foto:

- Cartolina/Postcard Citroen Milano.
- Autore Fotografia Studio Fotografico Alberto Montacchini Borgo San Biagio N°4 Parma - Mille Miglia 1930 Citroen C4 N° 7 Stanislao Terziani - Femminini.
- Autore Fotografia Studio A Annibaletto Brescia - Mille Miglia 1930 Citroen C4 N° 9 Giulio Binda - Attilio Belgi.

AutoClass

Sogni in movimento

Mille
Miglia



Show-Room
via 4 Novembre, 75
Capriolo (Brescia)
Tel.030/7460145
www.auto-class.net
info@auto-class.net



LA FRECCIA ROSSA E I DIAVOLI ROSSI

NEL NOME DI FRANCO MAZZOTTI

L'amicizia tra il Club Mille Miglia e il 6° Stormo



IL COMUNE DENOMINATORE CHE LEGA L'AVIAZIONE MILITARE AL CLUB DELLA MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI È PROPRIO IL NOME DEL FONDATORE DELLA MILLE MIGLIA: IL CONTE FRANCO MAZZOTTI BANCINELLI, OLTRE CHE VALENTE PILOTA AUTOMOBILISTICO, FU UN OTTIMO PILOTA AERONAUTICO, CHE COMPÌ VARIE IMPRESE PURE IN AEROPLANO.

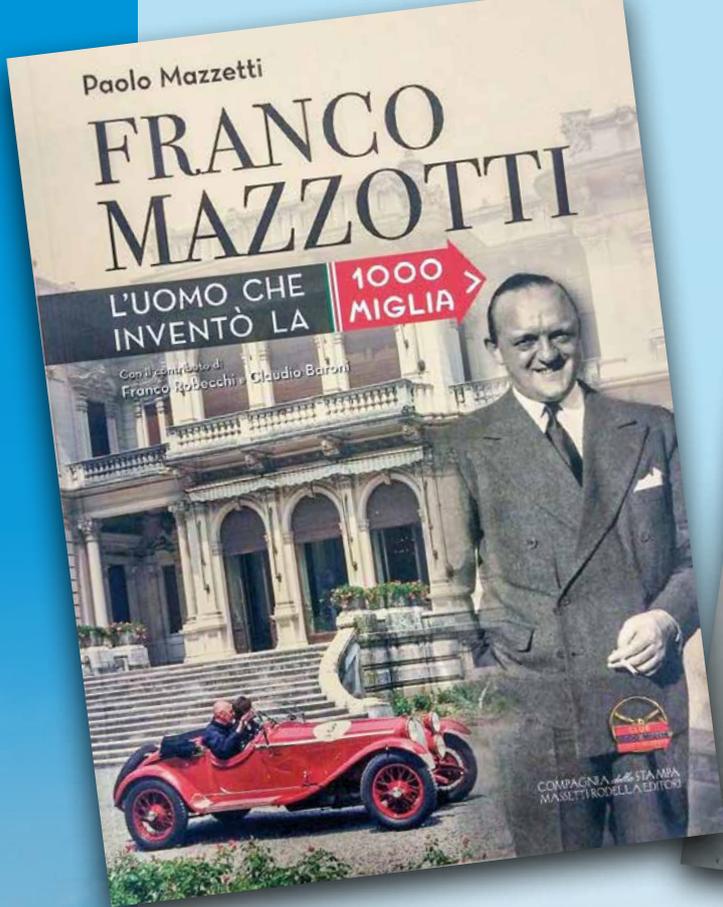
Come noto, Franco morì a soli trentanove anni, nel 1942, quando fu abbattuto sul Canale di Sicilia, alla cloche del suo aereo della Regia Aviazione Militare.

Così, quando si è ipotizzata la realizzazione di un libro a lui dedicato, tramite gli amici dell'UNUCI di Gallarate, dall'Archivio dell'Aviazione Militare è uscito il libretto personale del Capitano Franco Mazzotti, che ha consentito di ricostruire la sua carriera militare. In più, il 6° Stormo, grazie al nostro consigliere Giuseppe Cherubini, nel 2015 ha ospitato la Mille Miglia nell'Aeroporto di Ghedi, mentre nel 2016 la Pattuglia Acrobatica Nazionale, le Freccie Tricolori, hanno sorvolato Viale Venezia nel momento della partenza della Freccia Rossa. Da tutti questi eventi, è nata l'idea di portare la Coppa Franco Mazzotti dentro alla base, disputando pure alcune prove sulle piste dei Tornado.



La nuova Giulia e la 4C che Alfa Romeo ha messo a disposizione della Coppa Franco Mazzotti





A sinistra: Il libro dedicato a Franco Mazzotti
Sotto: La cartolina con annullo postale, ritraente Franco Mazzotti, dedicata all'80° compleanno del 6° Stormo



All'idea si è appassionato pure il Comandante del 6° Stormo, il colonnello Davide Re: considerato che quest'anno i "Diavoli Rossi" hanno compiuto ottant'anni, si è deciso di celebrarli facendo tappa a Ghedi. Per questo, grazie alla perfetta organizzazione del Ten. Colonnello Diego Costantini, la base è stata aperta alla gara e, in un hangar dei Tornado, i cuochi della base hanno cucinato e allestito uno sontuoso buffet per il pranzo, che ha

riscosso i complimenti di tutti i partecipanti alla Coppa Franco Mazzotti. Il Club ha quindi offerto ai due ufficiali di partecipare alla corsa, mettendogli a disposizione una vettura d'epoca che, noblesse oblige, non poteva che avere il nome di un aereo da caccia, come la Spitfire costruita dalla Triumph. »



La Bugatti 37 di Colpani-Tanfoglio entra nella base di Ghedi



La Ferrari 500 Mondial di Roeder-Rosenberg





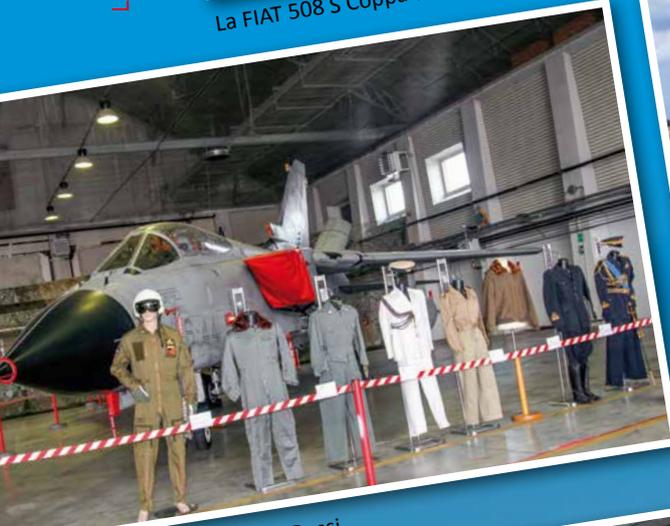
LA FRECCIA ROSSA E I DIAVOLI ROSSI



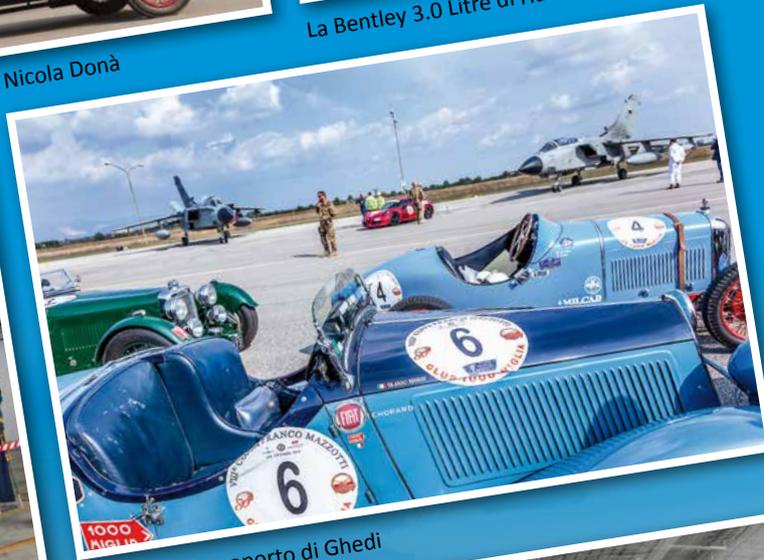
La FIAT 508 S Coppa d'Oro di Osvaldo Peli e Nicola Donà



La Bentley 3.0 Litre di Hans Husbergen in posa con un Tornado



Le uniformi dei Diavoli Rossi



La pista dell'Aeroporto di Ghedi



L'hangar riservato al pranzo dei partecipanti





Antonella Rebuffoni pronta al decollo



La visita ravvicinata ai Tornado



Il Comandante dei Diavoli Rossi, Colonnello Davide Re, scopre il logo per gli ottant'anni del 6° Stormo

L'iniziativa ha ottenuto un così alto gradimento da parte di tutti che, nei giorni successivi alla gara, si è deciso di organizzare una serata di ringraziamento per tutti coloro che avevano collaborato al successo della Coppa Franco Mazzotti.

La squisita ospitalità dei Diavoli Rossi ha permesso a tutti di assistere al decollo in notturna dei Tornado, di visitare gli hangar ricevendo spiegazioni sui velivoli e quindi di gustare un'ottima cena presso il Circolo Ufficiali dell'aerobase di Ghedi.

Da parte di tutti i soci del Club Mille Miglia, esprimiamo riconoscenza, stima e i sensi della nostra amicizia ai Diavoli Rossi. 🇮🇹



Il Colonnello Re dona a Paolo Mazzetti un omaggio del 6° Stormo per il Club Mille Miglia



Il Presidente di ACI Brescia, Piergiorgio Vittorini, taglia la torta realizzata dai cuochi del Circolo Ufficiali



Il Colonnello Davide Re narra la storia del 6° Stormo agli ospiti del Club Mille Miglia

17° TROFEO AIDO

MEMORIAL MONICA GIOVANELLI GRAN PREMIO ANNALISA GNUTTI 24-25 settembre 2016

AL "TROFEO AIDO MONICA GIOVANELLI - GRAN PREMIO ANNALISA GNUTTI 2016", DOPO UN ANNO DI PAUSA, DOVUTA ALLA CADENZA BIENNALE, HANNO PRESO PARTE UNA CINQUANTINA DI VETTURE COSTRUITE PRIMA DEL 1961.

Per la diciassettesima edizione, è rimasto valido l'abituale *leitmotiv* che vuole si corra per vincere l'ignoranza, la diffidenza e, il dolore di molti malati, che attendono nuova vita da un trapianto di organi. Il prologo di sabato 24 settembre prevedeva il Trofeo

dedicato a Roberto Gaburri, grande amico e collaboratore del Trofeo AIDO, recentemente scomparso e donatore.

La gara ad eliminazione diretta tra due equipaggi, uno contro l'altro, è stata vinta da Tiberio Cavalleri e Saskia Stoeckelmann, su Lancia Aprilia del 1938.

La domenica, i partecipanti hanno affrontato un percorso attraverso Val trompia, lago d'Iseo e Valle Camonica, con partenza da Gardone VT e arrivo a Sarezzo.

La chiusura come tradizione, è avvenuta all'Oratorio di Inzino dove, durante le



Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti premiano i vincitori Andrea Guerini e Andrea Vesco

premiazioni, è stato servito il tradizionale spiedo alla bresciana. Nonostante i piloti classificati Top Driver e Driver A fossero penalizzati con una riduzione del 20% sul punteggio ottenuto, la testa della classifica ha assistito al duello tra le due Fiat 508 S del 1934, le celebri Balilla Sport, dei plurititolati Andrea Vesco e Andrea Guerini e dei veterani Osvaldo Peli e Nicola Donà, divisi da una manciata di penalità. Al terzo posto hanno chiuso Seneci-Calvagna su MG Midget del 1961. ||



La Lancia Aprilia di Tiberio Cavalleri e Saskia Stoeckelmann



TROFEO AIDO



La FIAT 508 S Coppa d'Oro di Andrea Vesco e Andrea Guerini



TROFEO AIDO

La Mercedes 300 SL di Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti



La Ferrari 365GT di Sandro e Lucrezia Bertoli



La Lancia Aurelia B 24S di Aldo Bonomi e Angelo Simonelli



Il podio con i due Andrea, Vesco e Guerini, al primo posto, Osvaldo Peli e Nicola Donà al secondo e Angelo Seneci e Giuseppe Calvagna al terzo

Sotto, dall'alto:
 La FIAT 508 S Coppa d'Oro di Osvaldo Peli e Nicola Donà
 La MG Midget di Angelo Seneci e Giuseppe Calvagna





2016

A tutti voi, la Scuderia Brescia Corse: Grazie !

AIME FRANCO
 ALBUZZA MASSIMILIANO
 APPODIA MARINO
 ARCANGELI GUIDO
 BAROZZI ENNIO
 BARZIZA MONICA
 BECCHETTI MARCO
 BECCHETTI SIMONE
 BELUSSI GIANPIETRO
 BENETTI ALBERTO
 BENETTI DONATO
 BERTOLA ERNESTO
 BERTOLI SANDRO
 BETTINSOLI MASSIMO
 BOCELLI VALERIO
 BOGLIOLI MARIO
 BOLOGNA ANTONIO
 BONI FRANCA
 BONOMI ALDO
 BONOMI MARIO
 BONOMI MARTA
 BONOMI SIMONE
 BONOMI TARCISIO
 BONTEMPI MASSIMILIANO
 BRESCIANI DONATELLA
 BRICCHETTI VINCENZO

BRUNORI DINO
 CARRARA ROBERTO
 CHERUBINI CRISTIANA
 CHERUBINI GIUSEPPE
 CIBALDI ENZO
 COLPANI MATTIA
 COLPANI MAURIZIO
 CONSOLI ENRICO
 CRISTIANO PAOLO
 DELL'AGLIO SILVIO
 DONATI ACHILLE
 FEDERICI PIERNARCISO
 FERRARI BRUNO
 FORESTI PIETRO
 FRAGNI MARCO
 GABURRI MARIA
 GANDOLFI FLAVIO
 GATTA MARCO
 GHEZZI CARLO
 GHIDINI RUGGERO
 GIANSENTE MAURO
 GIOVANELLI CESARE
 GIRARDI ALESSANDRO
 GOTTI ELIO
 GNUTTI BENEDETTA
 GNUTTI CIRILLO

GNUTTI ELISABETTA
 GNUTTI STEFANIA
 GNUTTI MARCO EVANGELISTA
 GNUTTI QUIRINO
 GNUTTI RENATO
 GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE
 GUSSALLI BERETTA FRANCO
 GUSSALLI BERETTA UGO
 JOLLY MANOEL
 MAGIONAMI ELENA
 MARINELLI STEFANO
 MARINELLI VALERIO
 MARINI BRUNO
 MAZZETTI PAOLO
 MENNI ANDREA
 MILANI PIERGIULIO
 MOZZONI FABRIZIO
 NESSI FERRUCCIO
 OLIVINI GIULIO
 PASINI EZIO
 PASOTTI MARIA VITTORIA
 PELI OSVALDO
 PERLETTI EZIO
 PERLETTI RICCARDO
 PIARDI EZIO
 PICCINELLI EUGENIO

PONTIROLI ANGELO
 PONZONI GIULIANO
 PRETI ADRIANO
 RAMPONI ORESTE
 RANGHETTI MAURIZIO
 REBUFFONI ANTONELLA
 REVERBERI VITTORIO
 RIZZINELLI FABIO
 RUGGERI ANDREA
 SALODINI DANIELE
 SBALZER MASSIMILIANO
 SBARDOLINI PATRIZIA
 SCALVENZI GIUSEPPE
 SCHIFFER DAVIDE
 SCIO ENRICO
 SEDDIO CLAUDIO
 SENECCI ANGELO
 SIMONELLI ANGELO
 TAGLIETTI GIORGIO
 TOMASONI MARIO
 TOSI ENNIO
 UBERTI GIOVANNI
 VINCOLI ARMANDO
 VINCOLI LAURA
 ZAPPA SERGIO



DA PEEBLE BEACH AL CONCORSO ITALIANO

LA PORSCHE 550 RS SPYDER A VILLA D'ESTE

Dopo il secondo posto nella categoria "Auto da corsa del dopoguerra" al celeberrimo Concorso d'Eleganza di Pebble Beach dello scorso anno, il Presidente della Scuderia Brescia Corse, Ugo Gussalli Beretta, in compagnia del Segretario Donato Benetti, quest'anno ha portato la sua Porsche 550 RS Spyder al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este.

Questo raro esemplare del 1955 fu inizialmente consegnato al pilota svizzero Walter Riggensberg, che, con il copilota Richard von Frankenberg, stabilì vari record internazionali sul circuito francese di Montlhéry. Nello stesso anno, l'auto partecipò pure a Le Mans e corse sul circuito dell'Avus. In seguito, l'auto fu guidata da Michael May, che le aggiunse l'alettone aerodinamico ad inclinazione variabile. Si trattò di uno dei primi esperimenti di aerodinamica applicata all'automobilismo, che le valse il soprannome di "first winged Porsche". **||**





LA SCUDERIA BRESCIA CORSE IN VISITA A THE FLOATING PIERS

Per sedici giorni, dal 18 giugno al 3 luglio 2016, The Floating Piers, il visionario progetto dall'artista bulgaro Christo ha reinterpretato il Lago d'Iseo. A ridisegnare la morfologia del Sebino sono stati 70.000 metri quadri di tessuto giallo galleggiante, sostenuti da un sistema modulare di pontili galleggianti formato da 200.000 cubi in polietilene ad alta densità, che seguiva il movimento delle onde. L'opera aveva una lunghezza di 4,5 km totali: i visitatori hanno potuto percorrerla la sua intera lunghezza, sviluppata in circolo da Sulzano a Monte Isola e poi fino all'isola di San Paolo, di proprietà della famiglia Gussalli Beretta. Proprio grazie al Presidente Ugo Gussalli Beretta, i soci della Scuderia Brescia Corse hanno potuto godere di una visita privilegiata a The Floating Piers: a Sulzano, i partecipanti sono saliti su un battello che li ha portati a Montisola, da dove hanno potuto avventurarsi a piedi sulle passerelle galleggianti, color giallo dalia, fino all'isola di San Paolo, dove il presidente li ha accolti in compagnia della moglie Monique.



A sinistra, dall'alto:
Monique Gussalli Beretta e Donato Benetti.
Ugo Gussalli Beretta.
La barca con lo scudetto della Scuderia.





19° RAID DELL'ETNA

RAID DELL'ETNA 2016

IN SICILIA

DAL 25 SETTEMBRE AL 1 OTTOBRE



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche

LA 19ESIMA EDIZIONE DEL RAID DELL'ETNA - GIRO DELLA SICILIA PER AUTO STORICHE, KERMESSE CHE COINVOLGE OGNI ANNO EQUIPAGGI PROVENIENTI DA TUTTO IL MONDO, SI È SVOLTA DAL 25 SETTEMBRE AL PRIMO OTTOBRE, SEGUENDO UN ITINERARIO DI CIRCA MILLE KILOMETRI ATTRAVERSO LUOGHI E RESIDENZE NOBILIARI FUORI DAI CLASSICI ITINERARI DELLA SICILIA. ITALIA, GERMANIA, AUSTRIA, SVIZZERA, BELGIO E POLONIA SONO I PAESI DA CUI PROVENIVANO GLI OTTANTA EQUIPAGGI CHE HANNO ANIMATO IL RAID.



Anche per questa edizione erano previste oltre cinquanta prove cronometrate, visite nei centri storici ma anche cene di gala e prove speciali offerte dagli sponsor della manifestazione, nomi del calibro di Lufthansa e Porsche e, quest'anno per la prima volta, anche MaFra, azienda leader in prodotti per la cura dell'auto.

Tutti gli equipaggi hanno partecipato alla gara di regolarità per aggiudicarsi il Trofeo Zerotimes e la Coppa delle Dame Zerotimes (riservata agli equipaggi femminili). Le Porsche presenti hanno partecipato anche al Porsche Tribute, gara parallela che ha affiancato il Raid dell'Etna per il terzo anno consecutivo ed ha coinvolto vetture Porsche di qualunque epoca per una grande celebrazione della Casa di Stoccarda.

Anche quest'anno si è partiti da Genova per raggiungere Palermo domenica 25 settembre, a bordo di una nave della compagnia G.N.V.. Le auto si sono radunate in viale della Libertà, nei pressi del Teatro Politeama, appositamente chiuso al traffico per la partenza del Raid dell'Etna 2016. Ospite d'eccezione il sindaco Leoluca Orlando che ha dato il via a tutte le auto presenti augurando ad ogni equipaggio il suo personale "in bocca al lupo".

Il lunedì 26 i partecipanti hanno visitato lo splendido centro storico di Palermo con dei bus riservati. È seguito il pranzo a Villa Nisemi, immersa nel parco della Favorita, cortesemente concessa dallo stesso sindaco Orlando. Mentre sul resto della Sicilia imperversavano pioggia e nuvole, sul cielo del Raid dell'Etna, fra Mazara del Vallo e Gibellina Nuova, splendeva un bel sole e tirava un piacevole alito di vento. Il clima ideale per la prima prova cronometrata della gara. Il giorno successivo, partenza per la seconda tappa e la prova cronometrata di Mozia, con successivo trasferimento all'imbarcadero storico per la visita guidata dell'isola, della sua zona archeologica e delle Saline. Infine, il pranzo e la visita del seicentesco Baglio Soria delle Cantine Firriato. Si è portata in testa alla classifica la Autobianchi A112 Abarth guidata da due donne, di cui una giovanissima: Martina Montalbano di soli 21 anni. La quarta tappa del Raid dell'Etna è iniziata con la prova cronometrata di Caltagirone, presso il Giardino Pubblico appositamente concesso dal sindaco della città calatina. Un'altra giornata che ha visto ancora in testa la giovane Montalbano con Caterina Vagliani con 170 penalità. Molta curiosità ha destato durante la gara il talento di questa ventunenne che in poche prove si è portata in testa alla classifica e non l'ha più lasciata.

La ragazza, formatasi alla scuola di Campobello di Mazara, ha connotato questo Raid di un tocco di femminilità e di sicilianità.

I partecipanti al Raid hanno poi formato una caratteristica macchia di colore sulla famosa scalinata della città delle ceramiche: tutti in polo rossa per la tradizionale foto ricordo della edizione 2016. »



2 Foto di gruppo dei partecipanti ai piedi della scalinata di Santa Maria del Monte a Caltagirone. In alto a sinistra: Il sindaco Leoluca Orlando dà la partenza alla Vici Sport del 1950 di Giuseppe Confalone.



L'Alfa Romeo 2000 spider degli svizzeri Moresco - De Palo.



La barchetta Vici Fiat Lancia 750 Sport del 1950 di Giuseppe Confalone che ha partecipato a due edizioni della Mille Miglia.



La Porsche 356 Carrera GT di Schuster - Schuster sulle lave dell'Etna durante la cronoscalata al vulcano.



La storica Topolino di Di Paola - Tambasco a quota 2000 metri sull'Etna.

Sotto: La Simca 8 del 1939 dei simpatici austriaci Wolfgang ed Ingrid Fellner.





Il giorno successivo la gara ha impegnato particolarmente tutti i partecipanti al Raid dell'Etna con due serie di prove cronometrate presso l'autodromo Valle dei Templi di Agrigento. Entrambe erano valedoli per il Trofeo Ability MaFra, proprio perché a premiare queste due prove di abilità è stato lo sponsor che si occupa di car care.

Vincitori della doppia prova cronometrata sono risultati Mazzoleni-Gotti del Club Orobico Bergamo Corse su Triumph TR2 del 1954. A seguire la coppia Salvini- Lanteri, e Marciànò-Zanetti, terzi classificati.

Non meno interessante la visita culturale alla miniera di sale di Realmonte che ha dato ai partecipanti la possibilità di visitare un tesoro unico al mondo, ovvero la Cattedrale di Sale, una struttura ricavata dagli stessi minatori scolpendo direttamente la roccia salina ricavando dei bellissimi bassorilievi e delle icone sacre. Al secondo livello della miniera gli equipaggi hanno ammirato un particolare immenso rosone costituitosi nelle ere geologiche con il deposito dei vari strati di sale.

In serata, ha avuto luogo la "Coppa delle Dame - Trofeo Zerotimes", gara tutta al femminile che ha avuto come scenario la bellissima piazza Università di Catania ed alla quale hanno partecipato le signore e le auto che hanno preso parte al Raid dell'Etna, creando nuovi e specifici equipaggi. La Coppa è stata vinta dalla coppia Pietropaolo-Pasqua, su Triumph Spitfire, con 63 penalità; al secondo posto si sono classificate Marciànò-Zanetti (anche loro su Triumph Spitfire) ed al terzo Montalbano-Vagliani.

La penultima giornata del Raid dell'Etna è stata interamente dedicata all'omonimo vulcano che da il suo nome alla manifestazione. Dopo l'attesa cronoscalata con le ultime prove cronometrate di gara, gli equipaggi hanno raggiunto Piano Provenzana da cui, con appositi mezzi fuoristrada riservati per l'occasione, si è saliti alle alte vette del vulcano, a soli trecento metri di altitudine dalla sommità del cratere centrale, da dove è stato possibile godere di un paesaggio ed un panorama unici nel suo genere.

Si concludeva così il Raid dell'Etna 2016, un'edizione tutta al femminile che ha visto sempre in testa la coppia formata da Martina Montalbano e Caterina Vagliani, protagoniste indiscusse della gara sin dalla prima giornata, con uno stacco di penalità che si è accentuato di giorno in giorno. Hanno potuto far poco, per tenergli testa, Antonio Belotti e Federico Tidona (secondi classificati su Jaguar XK 140) ed i fratelli Roberto e Massimo Mocchetti (terzi in classifica su Porsche 911 2,2 E Targa) Sono stati assegnati anche altri numerosi riconoscimenti. I fratelli Mocchetti si sono aggiudicati il primo posto nella gara che si sviluppa collateralmente e contemporaneamente al Raid dell'Etna, ovvero il Porsche Tribute: tutte le auto della casa di Stoccarda, di qualunque epoca, potevano infatti concorrere in questa particolare classifica. Il secondo posto del Tribute è stato assegnato a Roberto Grillo e Maria Cristina Zari su Porsche 911 S 2.7 ed il terzo a Edrisio Carrara e Claudia Bertocchi su Porsche 356 SC.

Sono stati inoltre assegnati i premi del Gentleman Driver Lufthansa (biglietti aerei in omaggio per rotte europee ed intercontinentali vinti da Dieter Glockner ed Edith Fiermann, da Gebhard e Birgit Fellner, da Carla Alliaudi ed Alessandra Quagliotti), la Firriato Cup (aggiudicata al Club Orobico Bergamo Corse, presente con il maggior numero di equipaggi), il Grand Prix G.N.V. (che ha premiato i primi tre classificati con un biglietto A/R per 2 persone con auto al seguito per partecipare alla prossima edizione del Raid) ed il Classic Michelin, che ha premiato gli equipaggi provenienti da più lontano (belgi e polacchi, nell'occasione).

Appuntamento per tutti all'edizione del ventennale del Raid dell'Etna, che nel 2017 si svolgerà dal 24 al 30 settembre, con particolari novità e tanti premi per festeggiare 20 anni di ricordi, passione e tanti appassionanti ed indimenticabili momenti. **||**



La Porsche 911 2.2 Targa dei fratelli Riccardo e Massimo Mocchetti a Mazara del Vallo.



La Lancia Aurelia B20 del 1955 di Lacchio-Raimondo e sullo sfondo il teatro Politeama.

Sotto, dall'alto:

Le vincitrici Martina Montalbano e Caterina Vagliani al traguardo di Catania.

Foto di gruppo delle partecipanti alla Coppa delle Dame.



Porte
importanti



Porta sezionale modello IRIS

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

Uffici ed esposizione

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

Produzione

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

www.peliportesezionali.it
info@peliportesezionali.it

 **Peli**
Portesezionali



COPPA FRANCO MAZZOTTI

CENTODUE AUTO DA BRESCIA ALL'AEROPORTO
DI GHEDI E DA SIRMIONE A CHIARI

LA COPPA FRANCO MAZZOTTI RADDOPPIA

8-9 Ottobre 2016



Sinistra: La Lancia Aurelia
B20 GT di Arturo Merzario
e Max Bontempi

Destra: La Bandini Sport
Siluro di Enzo Rosoli e
Sabrina Guerra



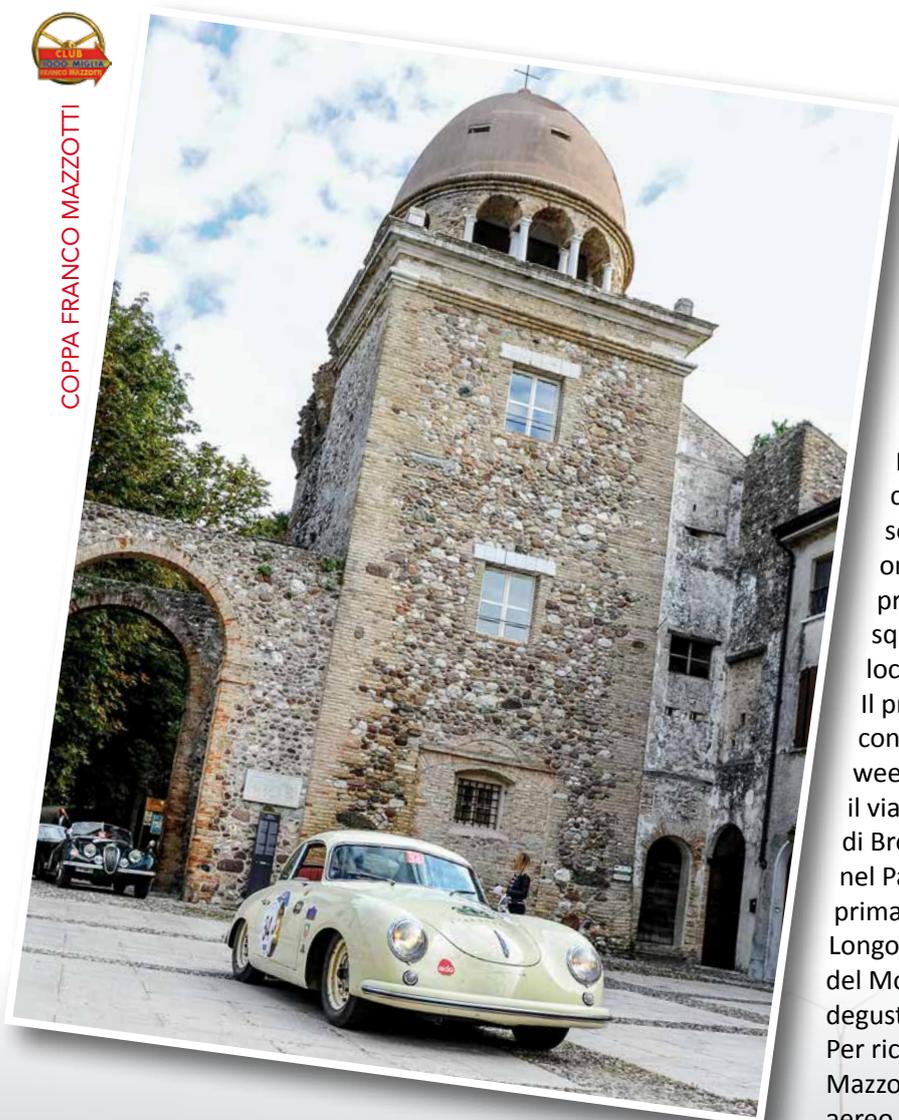
Se il valore di una gara si misura dal gradimento dei partecipanti, tenuto conto dei tanti messaggi di complimenti, la Coppa Franco Mazzotti 2016 ha rappresentato un autentico successo che di fatto proietta la corsa dedicata a Franco Mazzotti in una dimensione completamente nuova.

L'ottava edizione della gara organizzata dal Club della Mille Miglia, in memoria dell'indiscusso leader dei fondatori della Mille Miglia, Franco Mazzotti, ha superato le attese degli stessi organizzatori. Il cambio di formula, con l'evento allungato per la prima volta di un giorno, ha ottenuto l'incremento delle iscrizioni, che sono state ben 102 e che hanno incluso tantissimi top driver, sempre più attratti da una gara che come poche altre riesce a coniugare l'aspetto sportivo con quello legato al territorio e all'ospitalità.

In particolare sono state molto gradite l'attrattiva di alcune zone come la Franciacorta e le Colline Moreniche oltre al pernottamento a Sirmione del Garda, ha attirato quasi una trentina di equipaggi stranieri, provenienti da Belgio, Lussemburgo, Olanda, Germania e Svizzera che non hanno saputo resistere al fascino del lago di Garda.



Andrea Vesco e Andrea Guerini, i vincitori, con gli organizzatori Max Bontempi e Paolo Mazzetti



A sinistra: La Porsche 356 di Matteo Belotti ed Emiliano Monella

Nella pagina seguente: La FIAT 508 Coppa d'Oro di Andrea Vesco e Andrea Guerini all'arrivo a Sirmione

Alfredo Coppellotti, presidente del Club Mille Miglia, ha dichiarato soddisfatto che «Le peculiarità della nostra gara sono la raffinata ospitalità, la qualità degli omaggi agli equipaggi, la tecnicità delle prove cronometrate, alternate a tratti squisitamente turistici attraverso magnifiche località e il pregio e la quantità dei premi». Il programma, con le verifiche al venerdì, ha consentito a molti di trascorrere un lungo week end sul Lago di Garda. La gara ha preso il via, sabato 8 ottobre, dal Museo Mille Miglia di Brescia. Le prime prove sono state disputate nel Parco del Montenetto, a sud di Brescia, prima tappa lungo la Strada dei Vini e dei Colli Longobardi. Grazie al Consorzio del Capriano e del Montenetto, non è mancata una pausa per degustare vini e prodotti locali. Per ricordare le imprese aeronautiche di Franco Mazzotti, caduto in guerra alla cloche del suo aereo, le prove successive sono state disputate sulle piste dell'Aeroporto Militare di Ghedi, con



Le auto della Coppa Franco Mazzotti sulla pista dell'Aeroporto Militare di Ghedi



COPPA FRANCO MAZZOTTI

il pranzo servito negli hangar dei Tornado del Sesto Stormo, i "Diavoli Rossi".

Di seguito, dopo la Strada dei Vini dei Colli Morenici, i concorrenti hanno disputato il Trofeo Roberto Gaburri, presidente di 1000 Miglia Srl recentemente scomparso, a Pozzolengo, suo luogo natale.

L'arrivo davanti al Castello di Sirmione ha concluso la prima tappa: a sventolare la bandiera d'arrivo c'era Paolo Rossi che, dopo l'aperitivo, ha invitato tutti a visitare la sua mostra, dedicata al successo ai Mondiali di calcio del 1982 in Spagna, aperta nel nucleo antico della penisola lacustre.

La cena, a base di pesce di lago, con degustazione di Lugana, grazie al Consorzio di questo tipico vino gardesano, e il pernottamento si sono svolti sempre a Sirmione, la splendida località definita la "Perla del Garda", grazie alla collaborazione con l'Amministrazione Comunale da sempre sensibile al fascino delle auto storiche.

Il mattino seguente, dopo la Valtenesi, il passaggio sul settecentesco ponte di Pontenove, e alcune prove al Museo Mille Miglia, le vetture in gara sono entrate in Franciacorta da Cellatica, disputando una decina di prove sul circuito ricavato intorno al Centro Sportivo di Gussago. »



Da lì dopo il passaggio ai castelli di Passirano e Bornato, la gara dedicata a Franco Mazzotti ha reso omaggio al suo grande amico e cofondatore della Mille Miglia, Aymo Maggi, facendo terminare una prova proprio davanti al cancello di Villa Maggi, a Calino, frazione di Cazzago S. Martino.

Da lì attraversando Rovato e Adro, nel cuore della Franciacorta, sfilando tra chilometri di vigneti le cantine più famose, i partecipanti hanno potuto degustare il celebre spumante, che deve essere chiamato semplicemente Franciacorta, presso Villa Torquata di Capriolo. Le ultime sette prove cronometrate sono state disputate nel Parco di Villa Mazzotti, la casa natia di Franco; nella splendida villa dei Mazzotti a Chiari si sono svolti pure il pranzo di chiusura e le premiazioni.

Si è trattato di gara di regolarità tecnicamente impegnativa, in virtù di 89 Prove Cronometrate e 3 Prove di Navigazione, distribuite sui 154 chilometri della prima tappa, tra Brescia e il Lago di Garda, e i 124 chilometri da Sirmione a Chiari, attraversando la Franciacorta, della seconda tappa.





La FIAT SIATA 514 MM di Roberto Vesco e Valerio Bocelli, tornati in gara insieme dopo quindici anni

La sfida per aggiudicarsi la Coppa e i vari Trofei in palio, tutti rigorosamente d'argento, ha visto come protagonisti alcuni dei migliori Top-Driver italiani, con in testa Andrea Vesco (come sempre con il fido Andrea Guerini) e Giovanni Mocerì; il giovane valtrumplino e il pediatra siciliano quest'anno si sono affermati nelle quattro grandi competizioni italiane: Mille Miglia e Gran Premio Nuvolari per Vesco e Targa Florio e Coppa d'Oro delle Dolomiti per Mocerì. Tra gli altri, da segnalare la presenza di piloti del calibro di Giuliano Canè, Ezio Salviato, Gianmario Fontanella, Armando Fontana, Alessandro Gamberini, Sergio Sisti, Osvaldo Peli e Lorenzo Turelli.

La Coppa Franco Mazzotti ha fatto da palcoscenico al ritorno alle gare, dopo quasi quindici anni di assenza, di un altro grande regolarista italiano: Roberto Vesco – padre di Andrea – ha corso con Valerio Bocelli, il Direttore Sportivo della Brescia Corse; insieme, i due bresciani vinsero la Mille Miglia del 1993 e in questo “rientro” hanno saputo difendersi. Dopo i due veterani, è da citare un equipaggio all'esordio: il comandante del 6° Stormo, il colonnello pilota Davide Re, insieme al colonnello Diego Costantini, invece di un Tornado ha pilotato uno Spitfire, anche se in questo caso non si tratta del celebre aereo da caccia britannico ma dello spider costruito dalla Triumph negli anni Sessanta.»



La Porsche 356 di Gabriele Gnudi e Marco Jannucci

La Riley 9
Brooklands Speed
di Ferruccio
e Carlo Nessi



La FIAT 1100 S MM di
Albert Wetz e Marcel
Hagendoorn



La Ferrari 212 di Mario
Battistella e Massimo
Fumagalli



L'Alfa Romeo 1900 AR51 Matta di Sergio Buraccini e Cosimo Convertini



La Riley 12-4 Special di Robert Kieffer e Michele Thiry

Di rilievo è stata anche la partecipazione di un grandissimo pilota di F1, popolarissimo anche per le sue vittorie nella categoria Sport, in pista e nelle cronoscalate: Arturo Merzario è tornato a guidare una vettura con sulla fiancata lo scudetto della Scuderia Brescia Corse, con la quale trionfò nel Campionato Marche per vetture Sport nel 1973.

Alla fine, i due Andrea, Vesco e Guerini, con la loro Fiat 508 S Coppa d'Oro hanno preceduto Ezio e Maria Caterina Salviato, Lancia Aurelia. Sul terzo gradino del podio sono saliti Giovanni Mocerì, per l'occasione in copia con Gianfranco Gentile, manager dell'Heritage di FCA, su Lancia Fulvia 1.3 Rallye: dopo tre successi consecutivi il siciliano si è dovuto accontentare dell'ultimo gradino del podio.

Il parco delle vetture partenti è stato di rilevante interesse storico, sportivo e collezionistico e non ha mancato di trovare consensi tra tutti gli appassionati: sui centouno partenti, ventisei erano vetture anteguerra, appartenenti al Primo Raggruppamento, mentre altre cinquanta erano del Secondo Raggruppamento. Questo significa che settantacinque automobili, tre quarti dell'ordine di partenza, sono state costruite prima della fine del 1957: uno schieramento riscontrabile solo alla Mille Miglia, al fondatore della quale è appunto dedicata la gara organizzata dal Club Mille Miglia.

Anche quest'anno, la Coppa Franco Mazzotti è stata una delle gare valide per il Challenge AIDO Autostoriche. A comporre questa sfida, una sorta di mini-campionato sull'asse Brescia-Cremona-Pavia, sono sei gare, in ordine di apparizione: Trofeo AIDO, (Gardone VT, 24-25 settembre 2016) Campagne e Cascine (Cremona, 1-2 ottobre 2016), Coppa Franco Mazzotti (Brescia, 8-9 ottobre 2016), Mitteleuropean Race (Trieste, 14-16 ottobre 2016), Trofeo Foresti (Pralboino, marzo 2017) e Coppa dei Castelli Pavesi (Pavia, marzo 2017).

Le classifiche complete sono disponibili sui siti www.coppafrancomazzotti.it e www.clubmillemiglia.eu



La Bentley 3 Litre di Hans Hulsbergen e Gert-Jan Van der Meij a Solferino



RINGRAZIAMENTI

Tutte le manifestazioni, gare automobilistiche comprese, si fanno solo se si trovano due categorie di persone: quelle che ci mettono impegno e passione e quelle che contribuiscono economicamente alla copertura delle spese. A tutti un grazie di cuore da parte del Club Mille Miglia.

I primi ringraziamenti sono però indirizzati alle aziende che hanno sponsorizzato la manifestazione, certamente più per amicizia e comune passione che per investimento pubblicitario: UBI-Banco di Brescia, Villa Trasqua, Novamobili-Battistella, Alfa Romeo – Gruppo Bossini, Silvio Dell'Aglio, Rubinetterie Bresciane, Mast, Scuderia Classiche, Acciaierie Valbruna, VGV, Peli Porte, Made Black, Gruppo Squassabia, British Racing Green, Motorstorica, Gnutti Transfer e Cavalli Elettroerosioni.

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

Oltre che a tutte le amministrazioni comunali dei comuni attraversati, una particolare riconoscenza - oltre che alla Regione Lombardia, alla Provincia e al Comune di Brescia - la rivolgiamo alle amministrazioni di Sirmione e Chiari, che ci hanno splendidamente ospitato come sedi di tappa; grazie di

cuore pure a Flero, Capriano del Colle, Poncarale, Pozzolengo, Desenzano del Garda, Cazzago San Martino, Rovato e Capriolo.

Un ringraziamento speciale a Villa Adhoc di Poncarale e al Consorzio dei produttori vinicoli del Capriano per la graditissima pausa durante la corsa.

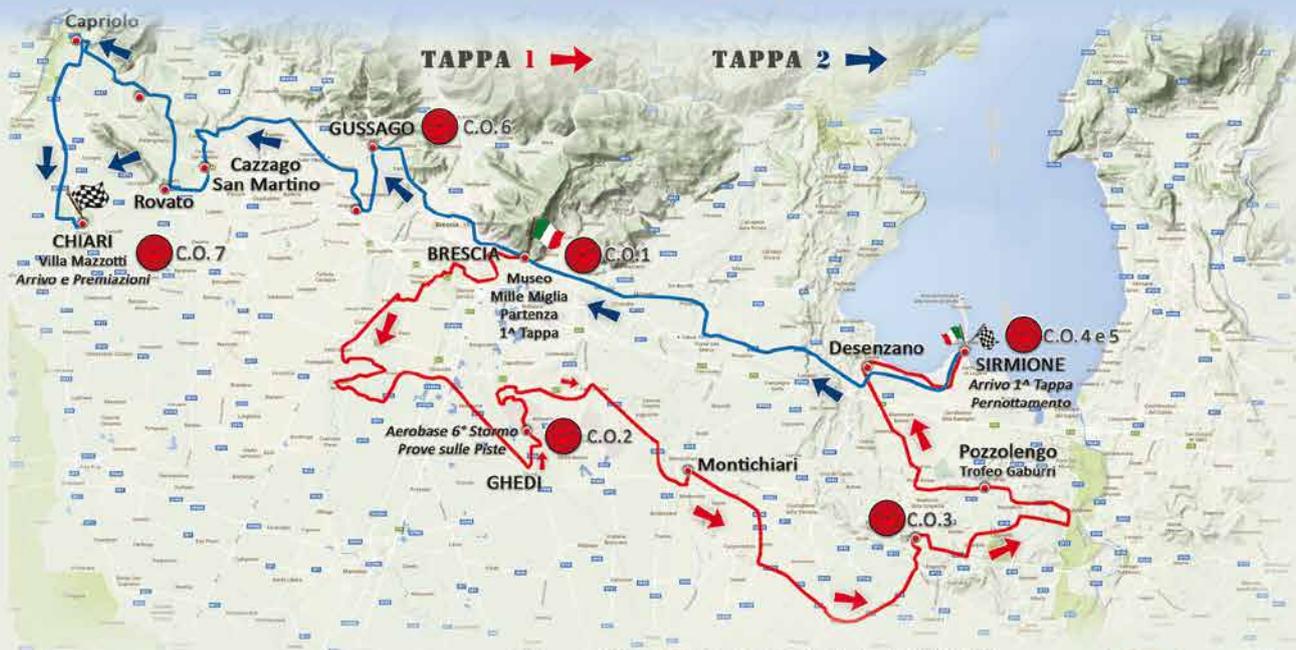
Identica gratitudine la esprimiamo all'Automobile Club di Brescia: oltre ad ospitare il Club - fin dalla fondazione - ci ha fornito ogni supporto logistico richiesto, co-organizzando la corsa.

Grazie a tutti i collaboratori del Club, con Marcello Ferrari, Ettore Beccalossi, Valentina Alghisi e Michelle Berther in primis, al Direttore di Gara Lucio De Mori, al responsabile del cronometraggio Ernesto Cinquetti, al Giudice Unico Giuseppe Scutra, ai medici Dott. Fabio Beccalossi e , agli Agenti della Polizia Stradale e a quelli della Polizia Locale di Brescia e delle località attraversate, ai Commissari di Percorso e ai Cronometristi di Crono Car Service che, con il loro impegno, ci hanno consentito di divertirvi.

Infine, ma primi per riconoscenza, grazie ai Diavoli Rossi, il Colonnello Davide Re e il Ten. Colonnello Diego Costantini, per la magnifica ospitalità all'aerobase di Ghedi Cronometristi di Crono Car Service che, con il loro impegno, ci hanno consentito di divertirvi.



Paolo "Pablito" Rossi, Campione del Mondo nel 1982, saluta l'arrivo della MGA di Sergio Franzoni e Giuseppe Maggi



8 - 9 OTTOBRE 2016

VIII COPPA FRANCO MAZZOTTI

ALLA SCOPERTA DELLE TERRE DEI FONDATORI DELLA FRECCIA ROSSA

GARA DI REGOLARITÀ CLASSICA TRA BRESCIA IL GARDA E LA FRANCIACORTA



PROGRAMMA DELL'OTTAVA EDIZIONE:

VENERDÌ 7 OTTOBRE (facoltativo)

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

A seguire: pernottamento a Sirmione (extra quota iscrizione).

SABATO 8 OTTOBRE

Ore 7:30 - 10:00

Verifiche ante gara presso il Museo Mille Miglia, Brescia.

Ore 10:00

Briefing equipaggi con il Direttore di Gara.

Ore 10:30

- ➔ C.O. 1: Partenza della prima vettura dal Museo Mille Miglia, Brescia.
- ➔ Prove cronometrate Museo Mille Miglia, Trofeo G. Marzotto.
- ➔ Prove cronometrate Monte Netto, Trofeo R. Paoletti.
- ➔ Prove cronometrate sulle piste dell'Aeroporto Militare di Ghedi, Trofeo Diavoli Rossi.
- ➔ Colazione in un hangar con i Tornado del 6° Stormo.

Ore 14:00

➔ C.O. 2: Aerobase di Ghedi.

Ore 15:45

- ➔ C.O. 3: Solferino
- ➔ Prove Cronometrate a Cavriana.
- ➔ Prove Cronometrate a Pozzolengo, Trofeo Roberto Gaburri.
- ➔ Prove Cronometrate a San Martino della Battaglia.
- ➔ Prove Cronometrate a Colombare di Sirmione.

Ore 17:45

- ➔ C.O. 4: Sirmione del Garda.
- ➔ Aperitivo nel Castello di Sirmione.
- ➔ Cena e Pernottamento a Sirmione del Garda.



DOMENICA 9 OTTOBRE

Ore 8:00

- ➔ C.O. 5: Partenza da Sirmione.
- ➔ Prove Cronometrate Maguzzano.
- ➔ Prove Cronometrate Museo Mille Miglia, Brescia.
- ➔ Prove cronometrate a Gussago, Trofeo G. Munaron.
- ➔ C.O. 6: Gussago.
- ➔ Prove cronometrate a Gussago, Trofeo Rubinetterie Bresciane.
- ➔ Prove cronometrate a Rodengo Saiano.
- ➔ Prove cronometrate a Calino, Trofeo Aymo Maggi.
- ➔ Prove cronometrate a Rovato, Trofeo British Racing Green.
- ➔ Prove cronometrate a Capriolo.
- ➔ Prove cronometrate a Chiari nel Parco di Villa Mazzotti, Trofeo Raoul Patrizi.

Ore 12:15

- ➔ C.O. 7: Chiari, Villa Mazzotti, residenza di Franco Mazzotti.
- ➔ Pranzo di chiusura e Premiazioni.

iscrizioni su:

WWW.COPPAFRANCOMAZZOTTI.IT



Comune di Cellatica



Comune di Gussago



Comune di Capriolo



Comune di Chiari



PROVINCIA DI BRESCIA Il Presidente



Regione Lombardia



COMUNE DI BRESCIA



Comune di Cazzago S. Martino



Città di Desenzano



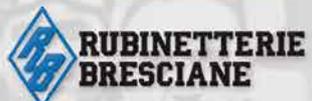
Comune di Sirmione



Trofeo



8-9 OTTOBRE 2016 VIII COPPA FRANCO MAZZOTTI



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

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



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



00 ALFA ROMEO 4C - 2016 Mazzetti Paolo - Boccali Luca - I



2 BUGATTI 37 - 1926 Colpani Mattia - Tanfoglio Filippo - I



1 BENTLEY 3 Litre Tourer - 1923 Hulsbergen Hans - Gert-Jan Van Der Meij - CH



3 RILEY 9 Brooklands Speed - 1928 Nessi Ferruccio - Nessi Carlo - CH



4 **AMILCAR CGSS - 1928** Ovi Carlo Alberto - Ovi Giuseppe - I



6 **FIAT 508 Spider Sport - 1932** Belometti Andrea - Marini Silvano - I



5 **FIAT Siata 514 MM - 1930** Vesco Roberto - Bocelli Valerio - I



7 **ASTON MARTIN Le Mans - 1933** Miatto Roberto - Scapolo Alberto - I



9 **Fiat 508 Berlinetta Mille Miglia - 1933** Dell'Aglio Cristian - Merighetti Stefania - I



8 **FIAT 508 S Sport - 1933** Turelli Lorenzo - Turelli Mario - I



10 FIAT 508 S Balilla Sport - 1934 Vesco Andrea - Guerini Andrea - I



11 FIAT 508 S Coppa d'Oro - 1934 Peli Osvaldo - Donà Nicola - I



12 LANCIA Augusta - 1934 Bordoli Emilio - Murariu Andrea - I



13 FIAT 508 S Coppa d'Oro - 1934 Bettinsoli Massimo - Peli Daniele - I



14 FIAT 508 Berlinetta Mille Miglia - 1935 Kappeler Peter - Sutter Renato - CH



15 RILEY 12-4 Special - 1935 Kieffer Robert - Thiry Michele - L



16 MG TA - 1936 Colpani Maurizio - Cristiano Paolo Cesare - I



18 LANCIA Aprilia - 1937 Sisti Sergio - Gualandi Anna - I



19 FIAT 508 C - 1937 Gamberini Alessandro - Fabbri Leonardo - I



20 LANCIA Aprilia - 1937 Sacco Alberto - Stoekelmann Saskia - I



21 LANCIA Aprilia - 1938 Cavalleri Tiberio - Meini Cristina - I



22 LANCIA Aprilia - 1938 Cané Giuliano - Galliani Lucia



23 MG TB - 1939 Ermini Massimo - Carrega Bertolini Alberto - I



24 MG TbTB - 1939 Sperotto Giovanni - Piepoli Giovanni - I



25 LANCIA Aprilia - 1939 Salviato Ezio Martino - Moglia Maria Caterina - I



26 SIATA 1100 Coupé Aerodinamica - 1940 Tenconi Edoardo - Bandera Gina Maria - I



28 FIAT 1100 S MM - 1947 Wetz Albert - Hagendoorn Marcel - L



27 ASTON MARTIN 2 Litre Speed Model - 1937 Houtkamp John - Houtkamp Chelly - NL



29 ALFA ROMEO 1900 AR51 Matta - 1952 Buraccini Sergio - Convertini Cosimo - I



30 GIANNINI 750 Siluro - 1950 Tenconi Anna - Condorelli Gloria - RUS



31 SIATA Daina Gran Sport - 1952 Gandolfi Flavio - Brunori Dino - I



32 JAGUAR XK 120 - 1952 Ripamonti Ambrogio - Moroni Nicoletta - I



33 BANDINI Sport Siluro - 1953 Rosoli Enzo - Guerra Sabrina - I



34 PORSCHE 356 Pre A - 1953 Belotti Matteo - Monella Emiliano - I



35 FERRARI 212 - 1953 Battistella Mario - Fumagalli Massimo - I



36 JAGUAR XK 120 Ots - 1953 Carrara Sergio - Carrara Sebastiano - I



37 PORSCHE 356 - 1954 Gianotti Loris - Capiagli Mauro - CH



38 PEUGEOT 203 - 1954 Cruyt Dominique - Cruyt Micheline - B



39 LANCIA AURELIA B20 GT - 1954 Kinzer Dieter - Kinzer Gabriela - D



40 JAGUAR XK 140 OTS SE - 1954 Nemeč Heiner Matthias - Emmerich Kohlbach - A



41 ARNOLT BRISTOL Bolide - 1954 Bas Ger - Bas Janet - B



42 TRIUMPH TR 2 Sports - 1954 Riboldi Riccardo - Masneri Liliana - I



43 AUSTIN HEALEY 100-4 BN 1 - 1954 Bettinsoli Riccardo - Conforti Luca - I



44 ERMINI 1100 Sport - 1954 Tenconi Pietro - D'Egidio Diego - I



46 PORSCHE 356 A - 1955 Gnudi Gabriele - Jannuzzi Marco - I



47 TRIUMPH TR2 Sports - 1955 Zettl Thomas - Muller Simon



48 PORSCHE 356 Pre A - 1955 Girardi Alessandro - Mastellini Simonetta - I



49 AUSTIN HEALEY 100-4 BN 1 - 1955 Piesch Christian - Martens Tanja - D



51 LANCIA Aurelia B20 GT - 1955 Treccani Daniele - Rebuffoni Antonella - I



50 TRIUMPH TR2 Sports - 1955 Bercellesi Giorgio - Kryhanutsa Aurika - I



52 FERRARI 500 Mondial - 1955 Roeder Michael - Rosenberg Claudia



53 FIAT 1100 TV Trasformabile - 1955 Pedersoli Paolo - Glorioso Enrico - I



54 AC Ace - 1955 Mosconi Claudio - Mosconi Roberto - CH



56 MERCEDES-BENZ 190 SL - 1955 Prandelli Giovanni - Pasotti Loredana - I



57 PORSCHE 356 A - 1955 Fontanella Gianmario - Covelli Annamaria - I



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



59 PORSCHE 356 1500 Speedster - 1955 Becchetti Marco - Becchetti Giorgio - I



60 LANCIA Aurelia B24 Spider America - 1955 Boglioli Mario - Zini Luigi - I



61 TRIUMPH TR 2 Sports - 1955 Cellerino Francesco - Cellerino Giovanni - I



62 PEUGEOT 203 - 1955 Vonlanthen Norbert - Sutter Riccardo - CH



63 MG A - 1956 Bercellesi Giulio - Restelli Matilde - I



64 ALFA ROMEO 1900 Coupé SS - 1956 Van Eijnsbergen John - Zwaan Rien - NL



65 JAGUAR XK 140 OTS SS - 1956 Meewis Dolf - Groenewegen Frank - B



66 FIAT 1100-103 TV - 1956 Rossi Gianmarco - Bertocchi Marco - I



67 PORSCHE 356 A - 1956 Faoro Giovanni - Berton Enrico



68 AUSTIN Healey 100-6 BN4 - 1956 Bonzi Laura - Coen Andrea - I



69 TRIUMPH TR 3 - 1956 Bottini Himara - Boscardin Rosemary - I



70 MG A - 1956 Rovetta Andrea - Pollonio Chiara - I



71 FIAT 1100-103 - 1956 Bonfante Mauro - Bruno Cinzia - I



72 FIAT 1100-103 TV - 1957 Sutter Beat - Sutter Claudia - CH



74 PORSCHE 911 T - 1971 Montanari Mario - Montanari Paolo Pietro - I



75 LOTUS 11 Le Mans - 1957 Cavalli Arturo - Pezzotti Petronilla - I



76 MG A - 1957 Franzoni Sergio - Maggi Giuseppe - I



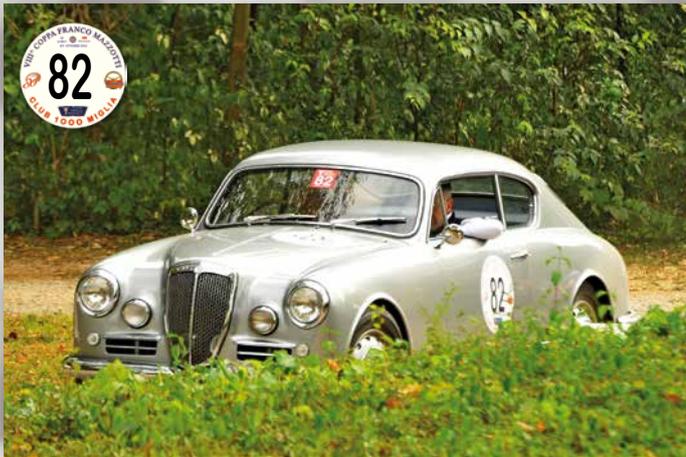
77 ALFA ROMEO Giulietta Spider - 1957 Von Mozer Alex - Toninelli Lorenzo - NL



79 FIAT 1100-103 TV - 1957 Fontana Armando - Piga Danilo - I



81 PEUGEOT 203 C - 1958 Garatti Prati Emanuele - Bignotti Sabrina - I



82 LANCIA Aurelia B20 GT - 1958 Bontempi Max - Merzario Arturo - I



83 JAGUAR XK 150 S - 1959 Malagoli Stefano - Mucchi Silvia - I



84 PORSCHE 356 Convertible - 1959 Cristina Riccardo - Baroli Cristina - I



85 ALFA ROMEO Giulietta Spider Veloce - 1959 Berzero Vittorio - Mazza Simonetta - I



86 Alfa ROMEO Giulietta Spider - 1959 Carrozza Mauro - Ferrari Maurizio - I



87 TRIUMPH TR3 A - 1960 Fraccaroli Tommaso - Iemma Marco - I



88 MG B - 1963 Guggiana Riccardo - Torri Rossella - I



89 PORSCHE 356 SC - 1964 Borello Paolo - Gentile Giancarlo - GB



91 TRIUMPH Spitfire 4 Mk 2 - 1965 Re Davide - Costantini Diego - I



90 VOLKSWAGEN Karmann Ghia - 1965 Magionami Elena - Maremmani Fabio - I



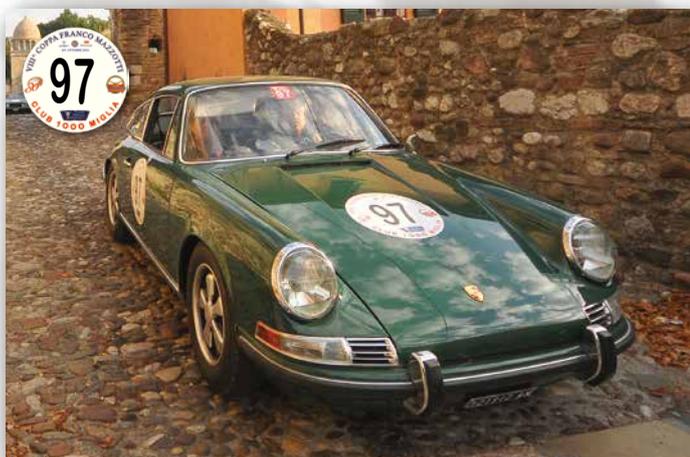
93 PORSCHE 912 - 1967 Iacovelli Walter - Bertoletti Teresina - I



94 Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally - 1967 Mocerì Giovanni - Gentile Gian Franco - I



95 ALFA ROMEO 1750 - 1968 Ghezzi Carlo - Quadranti Severino Sandra - CH



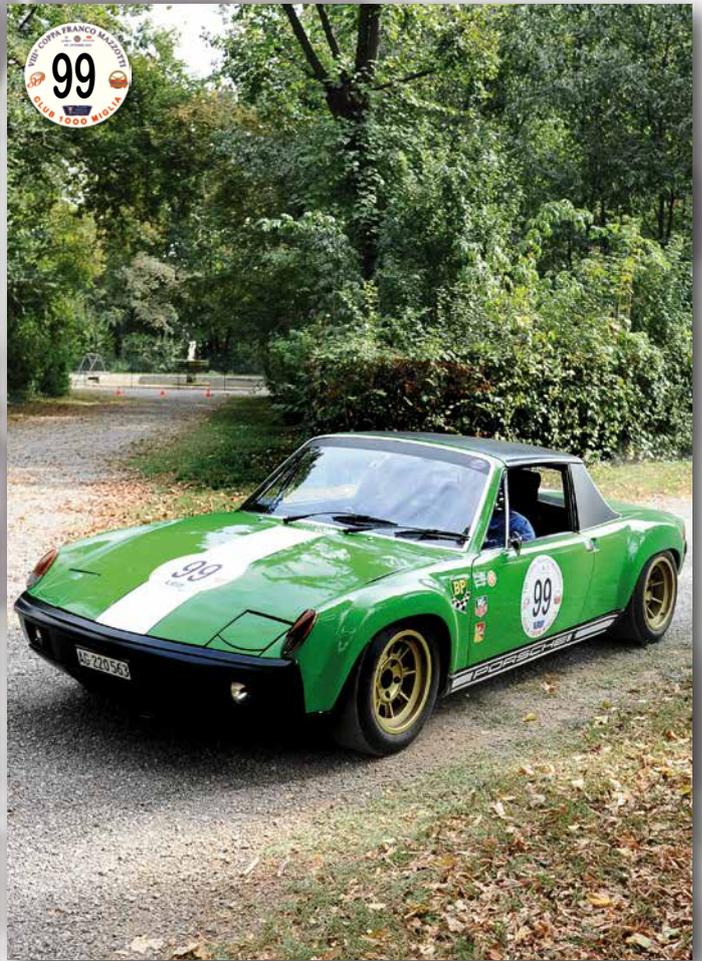
97 PORSCHE 911 E - 1969 Conci Giovanni - Rossetto Loredana - I



96 LANCIA Fulvia Coupé - 1969 De Angelis Ermanno - Del Gaudio Nunzia - I



98 FIAT Dino Spider 2400 - 1970 Incerti Carlo - Pelliciarì Monica - I



99 VOLKSWAGEN PORSCHE 914-6 - 1970 Ginesi Stefano - Ginesi Susanna - CH



100 LANCIA Fulvia 1600 HF - 1971 Paoletti Marco - Melzani Anna - I



101 PORSCHE 911 Targa 2.4 S - 1972 Bortolotti Luca - Bompani Maurizia - I



102 LANCIA Fulvia Coupé 1.3 - 1972 Bonetti Daniele - Falanga Fabrizio - I



105 AUTOBIANCHI A112 Abarth - 1979 Giacoppo Andrea - Grillone Daniela - I



106 MERCEDES-BENZ 280 SL - 1984 Specchia Silvestro - Patrizi Cristina - I



108 INNOCENTI Mini Cooper 1300 Export - 1973 Ferrari Marcello - Tomaselli Paolo - I



109 INNOCENTI Mini Cooper 1300 Export - 1973 Becchetti Simone - Cherubini Cristiana



VIII COPPA FRANCO MAZZOTTI - Trofeo Banco di Brescia
CLASSIFICA ASSOLUTA TOP CAR (con coefficiente anno vettura)

POS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR. Posizione	CAT.	PENALITÀ COEFF.	PENALITÀ CENTESIMI	
1°	10	Vesco Andrea / Guerini Andrea	I	FIAT 508 S Balilla Sport	1934	1	1°	S	330,98	247
2°	25	Salviato Ezio Martino / Moglia Maria Caterina	I	LANCIA Aprilia	1939	1	2°	T	378,08	272
3°	94	Moceri Giovanni / Gentile Gian Franco	I	Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally	1967	5	1°	GT	420,84	252
4°	8	Turelli Lorenzo / Turelli Mario	I	FIAT 508 S Sport	1933	1	3°	S	468,16	352
5°	19	Gamberini Alessandro / Fabbri Leonardo	I	FIAT 508 C	1937	1	4°	T	535,67	391
6°	27	Houtkamp John / Houtkamp Chelly	NL	ASTON MARTIN 2 Litre Speed Model	1937	1	5°	S	541,15	395
7°	11	Peli Osvaldo / Donà Nicola	I	FIAT 508 S Coppa d'Oro	1934	1	6°	S	558,78	417
8°	57	Fontanella Gianmario / Covelli Annamaria	I	PORSCHE 356 A	1955	2	1°	GT	585,90	378
9°	18	Sisti Sergio / Gualandi Anna	I	LANCIA Aprilia	1937	1	7°	T	593,21	433
10°	71	Bonfante Mauro / Bruno Cinzia	I	FIAT 1100/103	1956	2	2°	T	625,56	401
11°	79	Fontana Armando / Piga Danilo	I	FIAT 1100/103 TV	1957	2	3°	T	764,59	487
12°	56	Prandelli Giovanni / Pasotti Loredana	I	MERCEDES-BENZ 190 SL	1955	2	4°	GT	773,45	499
13°	13	Bettinsoli Massimo / Peli Daniele	I	FIAT 508 S Coppa d'Oro	1934	1	8°	S	781,22	583
14°	93	Iacovelli Walter / Bertolotti Teresina	I	PORSCHE 912	1967	5	2°	GT	784,90	470
15°	34	Belotti Matteo / Monella Emiliano	I	PORSCHE 356 Pre A	1953	2	5°	GT	798,66	522
16°	58	Monti Luca / Vida Marco	I	FIAT 1100 103 TV	1955	2	6°	T	809,10	522
17°	20	Sacco Alberto / Stoekelmann Saskia	I	LANCIA Aprilia	1937	1	9°	T	832,96	608
18°	84	Cristina Riccardo / Baroli Cristina	I	PORSCHE 356 Convertible	1959	3	1°	GT	858,60	540
19°	5	Vesco Roberto / Bocelli Valerio	I	FIAT SIATA 514 MM	1930	1	10°	S	882,70	679
20°	6	Belometti Andrea / Marini Silvano	I	FIAT 508 Spider Sport	1932	1	11°	S	922,68	699
21°	7	Miatto Roberto / Scapolo Alberto	I	ASTON MARTIN Le Mans	1933	1	12°	S	940,31	707
22°	96	De Angelis Ermanno / Del Gaudio Nunzia	I	LANCIA Fulvia Coupé	1969	5	3°	GT	1.066,39	631
23°	16	Colpani Maurizio / Cristiano Paolo Cesare	I	MG TA	1936	1	13°	S	1.115,20	820
24°	48	Girardi Alessandro / Mastellini Simonetta	I	PORSCHE 356 Pre A	1955	2	7°	GT	1.193,50	770
25°	21	Cavalleri Tiberio / Meini Cristina	I	LANCIA Aprilia	1938	1	14°	T	1.199,22	869
26°	43	Bettinsoli Riccardo / Conforti Luca	I	AUSTIN HEALEY 100/4 BN 1	1954	2	8°	GT	1.322,86	859
27°	99	Ginesi Stefano / Ginesi Susanna	CH	VOLKSWAGEN PORSCHE 914/6	1970	5	4°	GT	1.424,60	838
28°	69	Bottini Himara / Boscardin Rosemary	I	TRIUMPH TR 3	1956	2	9°	GT	1.469,52	942
29°	31	Gandolfi Flavio / Brunori Dino	I	SIATA Daina Gran Sport	1952	2	10°	S	1.486,56	978
30°	3	Nessi Ferruccio / Nessi Carlo	CH	RILEY 9 Brooklands Speed	1928	1	15°	S	1.525,76	1.192
31°	59	Becchetti Marco / Becchetti Giorgio	I	PORSCHE 356 1500 Speedster	1955	2	11°	GT	1.757,70	1.134
32°	42	Riboldi Riccardo / Masneri Liliana	I	TRIUMPH TR 2 Sports	1954	2	12°	GT	1.926,54	1.251
33°	68	Bonzi Laura / Coen Andrea	I	AUSTIN Healey 100/6 BN4	1956	2	13°	GT	1.974,96	1.266
34°	66	Rossi Gianmarco / Bertocchi Marco	I	FIAT 1100/103 TV	1956	2	14°	T	2.127,84	1.364
35°	75	Cavalli Arturo / Pezzotti Petronilla	I	LOTUS 11 Le Mans	1957	2	15°	S	2.333,02	1.486
36°	101	Bortolotti Luca / Bompani Maurizia	I	PORSCHE 911 Targa 2.4 S	1972	6	1°	GT	2.435,52	1.416
37°	23	Ermini Massimo / Carrega Bertolini Alberto	I	MG TB	1939	1	16°	S	2.514,51	1.809
38°	77	Von Mozer Alex / Toninelli Lorenzo	NL	ALFA ROMEO Giulietta Spider	1957	2	16°	GT	2.515,14	1.602
39°	90	Magionami Elena / Maremmani Fabio	I	VOLKSWAGEN Karmann Ghia	1965	4	1°	GT	2.519,55	1.527
40°	85	Berzero Vittorio / Mazza Simonetta	I	ALFA ROMEO Giulietta Spider Veloce	1959	3	2°	GT	2.582,16	1.624
41°	95	Ghezzi Carlo / Quadranti Severino Sandra	CH	ALFA ROMEO 1750	1968	5	5°	T	2.629,20	1.565
42°	98	Incerti Carlo / Pellicciari Monica	I	FIAT Dino Spider 2400	1970	5	6°	GT	3.083,80	1.814
43°	60	Boglioli Mario / Zini Luigi	I	LANCIA Aurelia B24 Spider America	1955	2	17°	GT	3.366,60	2.172
44°	87	Fraccaroli Tommaso / Iemma Marco	I	TRIUMPH TR3 A	1960	3	3°	GT	3.380,80	2.113
45°	105	Giacoppa Andrea / Grillone Daniela	I	AUTOBIANCHI A112 Abarth	1979	7	1°	T	3.388,47	1.893
46°	14	Kappeler Peter / Sutter Renato	CH	FIAT 508 Berlinetta Mille Miglia	1935	1	17°	S	3.518,10	2.606

POS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	ANNO	RAGGR. Posizione	CAT.	PENALITÀ COEFF.	PENALITÀ CENTESIMI	
47°	37	Gianotti Loris / Capiaghi Mauro	CH	PORSCHE 356	1954	2	18°	GT	3.799,18	2.467
48°	32	Ripamonti Ambrogio / Moroni Nicoletta	I	JAGUAR XK 120	1952	2	19°	GT	3.927,68	2.584
49°	46	Gnudi Gabriele / Jannuzzi Marco	I	PORSCHE 356 A	1955	2	20°	GT	3.960,25	2.555
50°	65	Meewis Dolf / Groenewegen Frank	B	JAGUAR XK 140 OTS SS	1956	2	21°	GT	4.035,72	2.587
51°	74	Montanari Mario / Montanari Paolo Pietro	I	PORSCHE 911 T	1971	2	22°	GT	4.236,40	2.492
52°	89	Borello Paolo / Gentile Giancarlo	GB	PORSCHE 356 SC	1964	4	2°	GT	4.249,24	2.591
53°	54	Mosconi Claudio / Mosconi Roberto	CH	AC Ace	1955	2	23°	GT	4.353,95	2.809
54°	15	Kieffer Robert / Thiry Michele	L	RILEY 12/4 Special	1935	1	18°	S	4.819,50	3.570
55°	102	Bonetti Daniele / Falanga Fabrizio	I	LANCIA Fulvia Coupé 1.3	1972	6	2°	GT	5.056,80	2.940
56°	12	Bordoli Emilio / Murariu Andrea	I	LANCIA Augusta	1934	1	19°	T	5.122,82	3.823
57°	106	Specchia Silvestro / Patrizi Cristina	I	MERCEDES-BENZ 280 SL	1984	8	1°	GT	5.564,16	3.024
58°	24	Sperotto Giovanni / Piepoli Giovanni	I	MG TbtB	1939	1	20°	S	5.817,15	4.185
59°	9	Dell'Aglio Cristian / Merighetti Stefania	I	Fiat 508 Berlinetta Mille Miglia	1933	1	21°	S	5.931,80	4.460
60°	72	Sutter Beat / Sutter Claudia	CH	FIAT 1100/103 TV	1957	2	24°	T	6.540,62	4.166
61°	49	Piesch Christian / Martens Tanja	D	AUSTIN HEALEY 100/4 BN 1	1955	2	25°	GT	6.978,10	4.502
62°	50	Berellesi Giorgio / Kryhanutsa Aurika	I	TRIUMPH TR2 Sports	1955	2	26°	GT	7.072,65	4.563
63°	61	Cellerino Francesco / Cellerino Giovanni	I	TRIUMPH TR 2 Sports	1955	2	27°	GT	7.131,55	4.601
64°	28	Wetz Albert / Hagendoorn Marcel	L	FIAT 1100 S MM	1947	2	28°	S	7.219,17	4.911
65°	33	Rosoli Enzo / Guerra Sabrina	I	BANDINI Sport Siluro	1953	2	29°	S	7.556,67	4.939
66°	36	Carrara Sergio / Carrara Sebastiano	I	JAGUAR XK 120 Ots	1953	2	30°	GT	7.747,92	5.064
67°	44	Tenconi Pietro / D'Egidio Diego	I	ERMINI 1100 Sport	1954	2	31°	S	7.752,36	5.034
68°	30	Tenconi Anna / Condorelli Gloria	RUS	GIANNINI 750 Siluro	1950	2	32°	S	7.842,00	5.228
69°	100	Paoletti Marco / Melzani Anna	I	LANCIA Fulvia 1600 HF	1971	5	7°	GT	8.043,84	4.704
70°	38	Cruyt Dominique / Cruyt Micheline	B	PEUGEOT 203	1954	2	33°	T	8.058,82	5.233
71°	81	Garatti Prati Emanuele / Bignotti Sabrina	I	PEUGEOT 203 C	1958	3	4°	T	8.195,46	5.187
72°	108	Ferrari Marcello / Tomaselli Paolo	I	INNOCENTI Mini Cooper 1300 Export	1973	6	3°	T	8.229,61	4.757
73°	2	Colpani Mattia / Tanfoglio Filippo	I	BUGATTI 37	1926	1	22°	S	8.231,58	6.533
74°	91	Re Davide / Costantini Diego	I	TRIUMPH Spitfire 4 Mk 2	1965	4	3°	GT	10.584,75	6.415
75°	64	Van Eijnsbergen John / Zwaan Rien	NL	ALFA ROMEO 1900 Coupé SS	1956	2	34°	GT	10.969,92	7.032
76°	41	Bas Ger / Bas Janet	B	ARNOLT BRISTOL Bolide	1954	2	35°	S	11.160,38	7.247
77°	39	Kinzer Dieter / Kinzer Gabriela	D	LANCIA AURELIA B20 GT	1954	2	36°	GT	12.991,44	8.436
78°	62	Vonlanthen Norbert / Sutter Riccardo	CH	PEUGEOT 203	1955	2	37°	T	14.748,25	9.515
79°	97	Conci Giovanni / Rossetto Loredana	I	PORSCHE 911 E	1969	5	8°	GT	15.492,23	9.167
80°	83	Malagoli Stefano / Mucchi Silvia	I	JAGUAR XK 150 S	1959	3	5°	GT	15.790,29	9.931
81°	76	Franzoni Sergio / Maggi Giuseppe	I	MG A	1957	2	38°	GT	16.257,35	10.355
82°	29	Buraccini Sergio / Convertini Cosimo	I	ALFA ROMEO 1900 AR51 Matta	1952	2	39°	T	17.843,67	11.817
83°	51	Treccani Daniele / Rebuffoni Antonella	I	LANCIA Aurelia B20 GT	1955	2	40°	GT	18.212,50	11.750
84°	40	NemecHeinerMatthias/EmmerichKohlbach	A	JAGUAR XK 140 OTS SE	1954	2	41°	GT	18.957,40	12.310
85°	35	Battistella Mario / Fumagalli Massimo	I	FERRARI 212	1953	2	42°	S	19.348,38	12.646
86°	26	Tenconi Edoardo / Bandera Gina Maria	I	SIATA 1100 Coupé Aerodinamica	1940	1	23°	S	21.764,62	15.658
87°	86	Carrozza Mauro / Ferrari Maurizio	I	Alfa ROMEO Giulietta Spider	1959	3	6°	GT	22.256,32	14.176
88°	53	Pedersoli Paolo / Glorioso Enrico	I	FIAT 1100 TV Trasformabile	1955	2	43°	GT	22.357,20	14.424
89°	63	Berellesi Giulio / Restelli Matilde	I	MG A	1956	2	44°	GT	22.638,72	14.512
90°	70	Rovetta Andrea / Pollonio Chiara	I	MG A	1956	2	45°	GT	23.362,56	14.976
91°	1	Hulsbergen Hans / Gert-Jan Van Der Meij	CH	BENTLEY 3 Litre Tourer	1923	1	24°	GT	25.452,39	20.693
92°	82	Bontempi Max / Merzario Arturo	I	LANCIA Aurelia B20 GT	1958	3	7°	GT	32.339,44	20.468
RIT	4	Ovi Carlo Alberto / Ovi Giuseppe	I	AMILCAR CGSS	1928	1	NC	S	-	-
RIT	22	Cané Giuliano / Galliani Lucia	I	LANCIA Aprilia	1938	1	NC	T	-	-
RIT	47	Zettl Thomas / Muller Simon	I	TRIUMPH TR2 Sports	1955	2	NC	GT	-	-
RIT	52	Roeder Michael / Rosenberg Claudia	D	FERRARI 500 Mondial	1955	2	NC	S	-	-
RIT	67	Faoro Giovanni / Berton Enrico	I	PORSCHE 356 A	1956	2	NC	GT	-	-
RIT	88	Guggiana Riccardo / Torri Rossella	I	MG B	1963	4	NC	GT	-	-
NP	78	Gaburri Maria / Tonolini Luigia	I	ABARTH Zagato 750 GT	1957	2	NP	GT	-	-
NV	55	Marinelli Stefano / Lazzaroni Marta	I	LANCIA Aurelia B24 Spider America	1955	2	NV	GT	-	-
NV	104	Marcianò Nicoletta / Zanetti Elena	I	TRIUMPH Spitfire Mk IV	1973	6	NV	GT	-	-
AP	109	Beccchetti Simone / Cherubini Cristiana	I	INNOCENTI Mini Cooper 1300 Export	1973	6	NC	T	-	-
AP	00	Mazzetti Paolo / Boccali Luca	I	ALFA ROMEO 4C	2016	-	NC	GT	-	-

RIT = Ritirati; NP = Non Partiti; NV = Non Verificati; AP = Apripista; NC = Non Classificato

CLASSIFICA GENERALE (somma di penalità)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	ANNO	RAGGR. Posizione	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	1°	10	Vesco Andrea / Guerini Andrea	I	FIAT 508 S Balilla Sport	1934	1	S	247
2°	3°	94	Moceri Giovanni / Gentile Gian Franco	I	Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally	1967	5	GT	252
3°	2°	25	Salviato Ezio Martino / Moglia Maria Caterina	I	LANCIA Aprilia	1939	1	T	272
4°	4°	8	Turelli Lorenzo / Turelli Mario	I	FIAT 508 S Sport	1933	1	S	352
5°	8°	57	Fontanella Gianmario / Covelli Annamaria	I	PORSCHE 356 A	1955	2	GT	378
6°	5°	19	Gamberini Alessandro / Fabbri Leonardo	I	FIAT 508 C	1937	1	T	391
7°	6°	27	Houtkamp John / Houtkamp Chelly	NL	ASTON MARTIN 2 Litre Speed Model	1937	1	S	395
8°	10°	71	Bonfante Mauro / Bruno Cinzia	I	FIAT 1100/103	1956	2	T	401
9°	7°	11	Peli Osvaldo / Donà Nicola	I	FIAT 508 S Coppa d'Oro	1934	1	S	417
10°	9°	18	Sisti Sergio / Gualandi Anna	I	LANCIA Aprilia	1937	1	T	433

CLASSIFICA COPPA DELLE DAME - Coppa Contessa Camilla Maggi

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	28°	69	Bottini Himara / Boscardin Rosemary	I	TRIUMPH TR 3	1956	2	GT	942
2°	68°	30	Tenconi Anna / Condorelli Gloria	RUS	GIANNINI 750 Siluro	1950	2	S	5.228

CLASSIFICA CATEGORIA VETTURE SPORT - Coppa Andrea Curami

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	1°	10	Vesco Andrea / Guerini Andrea	I	FIAT 508 S Balilla Sport	1934	1	S	247
2°	4°	8	Turelli Lorenzo / Turelli Mario	I	FIAT 508 S Sport	1933	1	S	352
3°	6°	27	Houtkamp John / Houtkamp Chelly	NL	ASTON MARTIN 2 Litre Speed Model	1937	1	S	395

CLASSIFICA DRIVER A (somma di penalità)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	12°	56	Prandelli Giovanni / Pasotti Loredana	I	MERCEDES-BENZ 190 SL	1955	2	GT	499
2°	15°	34	Belotti Matteo / Monella Emiliano	I	PORSCHE 356 Pre A	1953	2	GT	522
3°	17°	20	Sacco Alberto / Stoekelmann Saskia	I	LANCIA Aprilia	1937	1	T	608

CLASSIFICA DRIVER B (somma di penalità)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	21°	7	Miatto Roberto / Scapolo Alberto	I	ASTON MARTIN Le Mans	1933	1	S	707
2°	23°	16	Colpani Maurizio / Cristiano Paolo Cesare	I	MG TA	1936	1	S	820
3°	26°	43	Bettinsoli Riccardo / Conforti Luca	I	AUSTIN HEALEY 100/4 BN 1	1954	2	GT	859

CLASSIFICA DRIVER C (somma di penalità)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	27°	99	Ginesi Stefano / Ginesi Susanna	CH	VOLKSWAGEN PORSCHE 914/6	1970	5	GT	838
2°	48°	32	Ripamonti Ambrogio / Moroni Nicoletta	I	JAGUAR XK 120	1952	2	GT	2.584

CLASSIFICA DRIVER NON CLASSIFICATI (somma di penalità)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VEETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	6°	27	Houtkamp John / Houtkamp Chelly	NL	ASTON MARTIN 2 Litre Speed Model	1937	1	S	395
2°	18°	84	Cristina Riccardo / Baroli Cristina	I	PORSCHE 356 Convertible	1959	3	GT	540
3°	13°	13	Bettinsoli Massimo / Peli Daniele	I	FIAT 508 S Coppa d'Oro	1934	1	S	583

CLASSIFICA Trofeo Giannino Marzotto (3 Prove Cronometrate Museo Mille Miglia)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	8°	57	Fontanella Gianmario / Covelli Annamaria	I	PORSCHE 356 A	1955	2	GT	2

CLASSIFICA Trofeo Roberto Paoletti (10 Prove Cronometrate Monte Netto)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	1°	10	Vesco Andrea / Guerini Andrea	I	FIAT 508 S Balilla Sport	1934	1	S	14

CLASSIFICA Trofeo Sesto Stormo Diavoli Rossi (7 Prove Cronometrate Aeroporto di Ghedi)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	3°	94	Moceri Giovanni / Gentile Gian Franco	I	Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally	1967	5	GT	14

CLASSIFICA Trofeo Roberto Gaburri (6 Prove Cronometrate Pozzolengo)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	RIT	22	Cané Giuliano / Galliani Lucia	I	LANCIA Aprilia	1938	1	T	13

CLASSIFICA Trofeo Gino Munaron (10 Prove Cronometrate Gussago)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	1°	10	Vesco Andrea / Guerini Andrea	I	FIAT 508 S Balilla Sport	1934	1	S	17

CLASSIFICA Trofeo Bonomi Group (9 Prove Cronometrate Rubinetterie Bresciane - Mandolossa)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	3°	25	Salviato Ezio Martino / Moglia Maria Caterina	I	LANCIA Aprilia	1939	1	T	19

CLASSIFICA Trofeo Aymo Maggi (3 Prove Cronometrate Calino)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	10°	71	Bonfante Mauro / Bruno Cinzia	I	FIAT 1100/103	1956	2	T	7

CLASSIFICA Trofeo British Racing Green (2 Prove Cronometrate Rovato)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	1°	10	Vesco Andrea / Guerini Andrea	I	FIAT 508 S Balilla Sport	1934	1	S	0

CLASSIFICA Trofeo Raoul Patrizi (6 Prove Cronometrate Villa Mazzotti)

POS.	ASS.	N°	EQUIPAGGIO	NAZ.	VETTURA	ANNO	RAGGR.	CAT.	PENALITÀ CENTESIMI
1°	3°	94	Moceri Giovanni / Gentile Gian Franco	I	Lancia Fulvia Coupé 1.3 Rally	1967	5	GT	15



COPPA FRANCO MAZZOTTI

COME DA TRADIZIONE NELLA DIMORA
DEL FONDATORE

LA COPPA CHIUDE A CHIARI A VILLA MAZZOTTI

I vincitori: i due
Andrea, Vesco e
Guerini, con la
vecchia volpe babbo
Vesco.



Il grande Arturo Merzario, in gara con Max Bontempi su una Lancia Aurelia B20 GT, premiato da Paolo Mazzetti



COPPA FRANCO MAZZOTTI



Le vetture partecipanti schierate davanti a Villa Mazzotti



Giovanni Mocerì e
Gianfranco Gentile con
la loro Fulvia 1.3



Foto di gruppo per i primi
classificati, con i Turelli,
Vesco-Guerini e i Salviato



VALBRUNA

Stainless Steels, Nickel Alloys & Titanium Long Products



Squares



Rebar



Wire

Ingots



Rounds



Billets



Wire Rod



Flats



Angles



Hexagons



ACCIAIERIE VALBRUNA

High quality is our standard

www.valbruna-stainless-steel.com

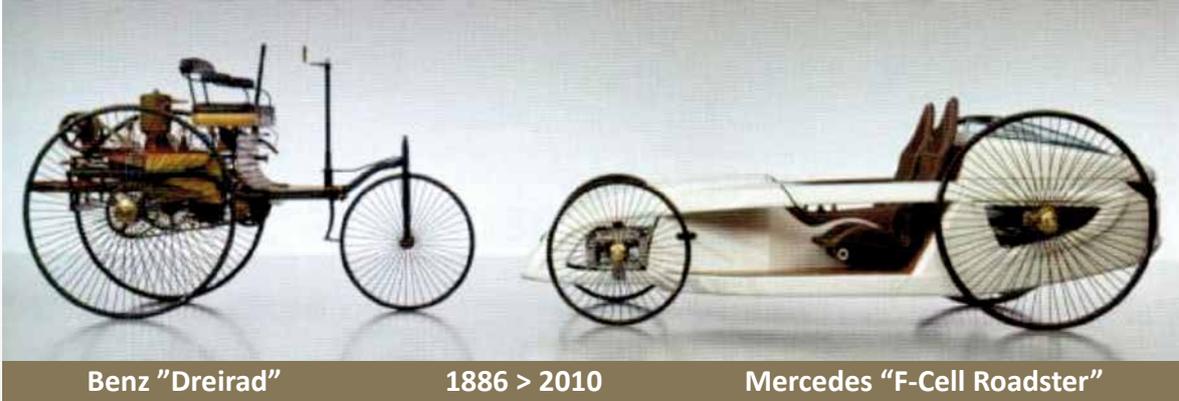
ACCIAIERIE VALBRUNA

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 prima parte dell'anno **1900**, un anno determinante per l'automobile britannica. Nel prossimo numero andremo in Inghilterra, ma ora viaggiamo negli Stati Uniti e nel continente Europeo con una scommessa su **'1000 miglia'**, all'origine della famosissima Coppa Gordon Bennett. Vedremo anche in quali circostanze la competizione automobilistica fu inclusa nel programma dei Giochi Olimpici di Parigi. Queste pagine scritte in francese sono state tradotte da Letizia Giani, con l'aiuto di Laura Bonzi e Massimo Meli.



La **Peugeot 203** del 1954 di Michou e Dominique Cruyt, qui ripresa durante la Coppa Mazzotti 2016, lascia la Piazza Castello a Solferino, dove il 24 giugno 1859 l'uomo d'affari ed umanista svizzero Jean-Henri Dunant, di fronte alla carneficina e vedendo le donne del posto dare assistenza alle vittime, indipendentemente dalla nazionalità, ebbe l'idea di creare la Croce Rossa.

L'ANNO 1900 COMINCIA
NEGLI USA NEL 1899 CON UNA
SCOMMESSA SU '1000 MILES'

Nel 1899, la vittoria di Charron alla Parigi-Bordeaux alla velocità di 48 km orari sulla **Panhard & Levassor** aveva impressionato tutto il mondo tranne il principale costruttore

americano di automobili a benzina, Alexander Winton.

Convinto di aver compiuto un'impresa unica al mondo collegando Cleveland a New-York* (1131 km) alla (modesta) media di 24 km orari (v.pag.185), Winton lanciò una sfida: battere i francesi a casa loro, 'dove le strade sono migliori', cosa che secondo lui spiegava le loro prestazioni.

Invitò tutti a scommettere 10.000\$ e propose la profetica distanza di '1000 miglia'.



INSERTO

Famous But
Forgotten



The Story of Alexander Winton,
Automotive Pioneer and Industrialist
By Thomas F. Saal and Bernard J. Golias

Chi era Alexander Winton?

Il titolo di questa biografia 'Famoso ma dimenticato' riassume perfettamente la posizione di Alexandre Winton tra i pionieri dell'automobile americana.

Ai tempi in cui ciascuna automobile era creata secondo il gusto del cliente, Winton fu il primo americano a disegnare un modello 'standard', quattro anni prima dell'**Oldsmobile 'Curved Dash'** e nove anni prima della **Ford T**. Nato in Scozia, debuttò nel cantiere navale di Clyde (a ovest di Glasgow), prima di emigrare negli USA

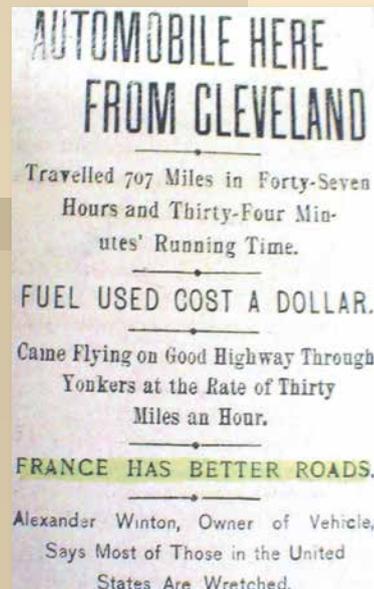
a Cleveland (in Ohio) dove costruì biciclette e automobili.

Mentre gli Scozzesi sono famosi per la loro leggendaria parsimonia, Winton, al contrario, non esitava mai a mettere in gioco importanti somme di denaro per affermare la sua convinzione, che fosse per la sfida delle '1000 miglia' o per dare un taglio alle voci maligne, come nel 1903 al tempo della prima traversata del Dr. Jackson da est ad ovest degli Stati Uniti su una **Winton**. Alcuni concorrenti cercarono di screditare l'impresa diffondendo la voce che il veicolo era stato visto sul treno in differenti luoghi tra San Francisco e New-York. In una campagna mediatica, Winton replicò promettendo un premio di 25.000\$ a chi avrebbe portato la prova... Nessuno si presentò a reclamare il bottino!

Evidentemente Winton mal sopportava le critiche. Nell'agosto del 1898, l'acquirente della sua 12^{ma} **Winton** conobbe l'umiliazione pubblica sulle strade di Warren-Michigan essendo costretto a farsi trainare da due cavalli per tornare a casa. Il costruttore declinò ogni responsabilità pronunciando queste parole: 'se pretendi di fare meglio, perché non ti costruisci un'automobile migliore?'. Il cliente lo prese in parola e il suo nome finì per diventare sinonimo di vetture d'eccezione: James Ward **Packard**. Del resto Winton eccelleva nell'arte di suscitare vocazioni concorrenziali. Nel corso di un colloquio di lavoro, rifiutò un giovane tecnico di 33 anni, Henry Ford! Quattro anni dopo questo figlio di agricoltori di origini irlandesi e belghe si prese la rivincita con la sua **Ford** (n°4 sulla foto) superando la '**Winton Bullet**' nella corsa di Grosse Pointe Michigan.

Nel 1923 Winton abbandonò l'automobile e si convertì ai grandi motori diesel marini. In preda alle difficoltà finanziarie, nel 1930 la sua fabbrica fu rilevata dal gruppo **G.M.**

**Tutto questo non fa pensare alle discussioni tra Enzo Ferrari e Ferruccio Lamborghini 60 anni dopo?



Alexander Winton credeva nel valore del **Marketing** delle sue imprese, che fosse nella sua pubblicità o al **Madison Square Garden** a New-York dove espose la **Winton** ancora macchiata del fango accumulato durante il percorso da Cleveland*.

Winton era sempre alla ricerca di record a battere: nel 1903 a Daytona (ippodromo di Ormond Beach), corse il miglio in 52,2" (110,3 km/orari).



In Europa, solo Charron prese Winton sul serio e si mostrò pronto ad affrontare la sfida su '1000 miglia'. Rimasta inizialmente senza alcun seguito, questa sfida finì per ispirare un membro 'straniero anonimo' dell'ACF, che annunciò nel NEW YORK HERALD del 21 giugno 1899 la creazione di un 'Challenge tra Nazioni', chiamata 'Columbia Cup'. Ben presto, l'identità americana del promotore 'anonimo' diventò un segreto pubblico: James Gordon Bennett Jr.

In breve il più grande avvenimento automobilistico dell'inizio del XX° secolo è nato da una scommessa transatlantica su '1000 miglia', la cui idea fu resuscitata dalla 'Columbia Cup', ribattezzata essa stessa 'Coppa Internazionale' dal suo ideatore o 'Coppa Gordon Bennett' dal pubblico.

INVERNO 1900: PREPARAZIONE DELLA COPPA GORDON BENNETT

Paradossalmente James Gordon Bennett non guidava l'automobile. Si accontentò di tracciare le grandi linee della corsa facendosi ispirare dalla sua passione, le regate veliche, e ne affidò la regolamentazione all'ACF. Ma essendo ogni sport diverso dall'altro, il regolamento si rivelò inadatto al mondo automobilistico del 1900:

- › *La selezione:* l'invito non era indirizzato ai costruttori, né ai piloti, ma ai Club Nazionali con l'incarico per ciascuna nazione di selezionare un massimo di tre vetture.
- › *Il criterio della nazionalità:* ciascuna vettura e ognuno dei componenti doveva essere originario della nazione che rappresentava.

Questi vincoli avevano delle conseguenze limitative dal punto di vista sportivo:

- › la Francia avrebbe avuto troppi candidati, mentre una nazione come la Svizzera avrebbe avuto difficoltà anche a mettere in strada una sola vettura.
- › una vettura svizzera non poteva partecipare con pneumatici **Michelin**.
- › visto che il criterio della nazionalità non si applicava ai piloti, quelli, la cui automobile non era stata selezionata, erano liberi di proporre i loro servizi ad un club straniero.

Questo regolamento fu criticato fin dalla sua pubblicazione e la gara stessa messa in discussione a causa di eventi imprevisti:

- › Gli incidenti avvenuti durante la gara della primavera 1900 (v. pag. 190-191), avevano indurito le condizioni per ottenere i permessi.
- › La scelta di **Panhard & Levassor** alla fine del 1899 apparve come una forma di favoritismo visto che il loro pilota, de Knyff, aveva incarichi sia presso questo costruttore che presso l'ACF.
- › Invano i piloti esclusi di **Peugeot e Mors** richiesero una prova selettiva.

Di fronte a questa domanda l'ACF fece orecchie da mercante tanto che la sola risposta possibile per i contestatori fu il canale sportivo: dimostrare la loro supremazia nelle corse che precedettero la Coppa Gordon Bennett del 14 giugno.

Il trofeo Gordon-Bennett

Lo scintillante James Gordon Bennett Jr. (v.pag.196) voleva un trofeo in grado di impressionare francesi e americani. Per questo ne affidò la realizzazione alla famosa oreficeria parigina Aucoc di rue de la Paix. La scultura allegorica è guidata dallo spirito del progresso che illumina l'umanità con la sua torcia e la cui postura fa pensare ad un altro simbolo franco-americano, la Statua della Libertà, opera anch'essa francese di Auguste Bartholdi e Gustave Eiffel. Quanto all'auto, questa sembra proprio una **Panhard & Levassor** (sarà solo una coincidenza?), dominata dall'altera statura della dea alata della Vittoria.



25 FEBBRAIO: IL 'GRAND PRIX' DI PAU

Sebbene il primo 'Grand Prix' della storia sia considerato quello dell'ACF a Le Mans nel 1906, questo termine, ereditato dal mondo ippico, fu già utilizzato nel **1900** in occasione della gara di Pau.



*Invece di deteriorare la strada, gli elementi naturali avevano trasformato le lunghe sezioni irregolari del terreno in vero manto stradale, cosa che permise alla **Panhard & Levassor** di de Knyff di superare gli 80 Km/orari sui rettilinei.*

Tra i nove veicoli alla partenza, le sette **Panhard & Levassor** non avevano molto da temere dalle **Mors** che erano assenti, da una solitaria **Peugeot** e da Giraud, che, dopo la rinuncia alla competizione da parte di **Bollée** (v.pag.181), correva sulla sua **Bollée** personale. A de Knyff la vittoria non poteva sfuggire, visto che aveva alleggerito di 200Kg la **Panhard & Levassor** vincitrice al Tour de France. Percorse 335 Km a 70,05 Km/orari, una media sbalorditiva facilitata dal maltempo: grazie al diluvio del giorno precedente, l'erosione aveva, dopo che la strada si fu asciugata, totalmente livellato i solchi degli aratri.

.... E per de Knyff la fortuna non si fermò qui. Percorse gli ultimi chilometri con una pompa dell'acqua rotta e, proprio sul traguardo, il motore grippò definitivamente, incapace di percorrere anche solo un metro in più.



*Al traguardo, i 'giudici in giacca e cilindro', spinsero il veicolo fumante ed agonizzante per liberare la linea dell'arrivo. Loro ne ignoravano la causa ma non importava, la vittoria della **Panhard & Levassor** era acquisita e i selezionatori della Coppa Gordon Bennett potevano dormire sonni tranquilli!*

25-30 MARZO: LA SETTIMANA DI NIZZA

Visto il successo dell'edizione del 1899, nessuno voleva mancare all'appuntamento di Nizza. Per alcuni la partecipazione richiedeva una logistica 'sostanziosa' solo per raggiungere la partenza.



La settimana debuttò con la prova di durata di 404Km in due tappe, **Nizza-Marsiglia** andata e ritorno.

*Nei preparativi della corsa, Charron, accanto alla sua **Panhard & Levassor**, infila pantaloni e gabardina. Il casco non aveva ancora rimpiazzato l'elegante berretto e questo è un peccato come avremo modo di constatare quattro giorni più tardi sulla salita de La Turbie.*

Su la Promenade des Anglais, un pubblico numeroso era venuto a salutare le **Daimler** (foto in basso), che erano alla prima partecipazione a una grande competizione.

Molto presto questi potenti veicoli (4-cilindri, 5.506cm², 24cv) si dimostrarono troppo pesanti e poco maneggevoli: Braun slittò in un fosso e il principe Lubecki andò fuori strada sterzando troppo a sinistra per permettere a Charron di sorpassare: questo è quello che si paga quando il principe si comporta da gran signore!



INSERTO

*Il proprietario della vetturina **Cottureau** si era richiamato alla mobilità agricola.*

Ma il pubblico francese era venuto per assistere a un duello franco-francese tra **Panhard & Levassor** e **Mors**. Fin dal primo giorno, rimase a bocca asciutta a causa delle noie ai pneumatici della **Mors** di Levegh, che perse del tempo prezioso. Restavano quattro **Panhard & Levassor** a disputarsi la prima tappa, aggiudicata a de Knyff alla media di 58,8 Km/orari. Malgrado la sua mezz'ora di ritardo, la determinazione di Levegh rimase immutata, ben deciso ad attaccare già dal mattino seguente alla partenza di Marsiglia. Ma il meteo ancora una volta era dalla parte delle **Panhard & Levassor**: la tappa di ritorno fu annullata per maltempo e la classifica rimase inalterata.

Fortunatamente altre prove nizzarde avrebbero dato a Levegh l'occasione di contestare il fatto di non essere stato scelto per la Coppa Gordon Bennett: la **Mors** divorò i 16,6 Km della salita di La Turbie a 52 Km/orari. Questa performance fu, sfortunatamente, funestata dall'uscita di strada alla prima curva di una **Daimler**. Il pilota, Bauer, fu ferito mortalmente alla testa.



*Per favorire le prestazioni, la parte pedonale cementata della 'Promenade des Anglais' era stata attrezzata a pista di velocità. La **Mors** di Levegh vi percorse il miglio, con partenza da fermo, in 1'32"4/5 (62 Km/orari).*

Una parte dei festeggiamenti si svolsero tanto a Nizza quanto nel vicino Principato, residenza privilegiata della clientela automobilistica. Del resto la giuria del Corso Fiorito era composta da personalità locali tra le quali il Principe Alberto 1° di Monaco.



10' dopo l'incidente contro la scogliera, tutto quello che rimane dell'ex pilota dell'impero Austriaco è una pozza di sangue, come si può intuire in basso nell'immagine.

Come sempre accade in simili circostanze, 'the show must go on' e la **Mors** confermò la sua grande forma con un'altra vittoria alla 'Corsa del Miglio' (1,6km). Per questa occasione la 'Promenade des Anglais' fu trasformata in autodromo.



Non è sicuro che i membri della giuria fossero tutti capaci di riconoscere le 'belle macchine', nascoste sotto i fiori e le graziose 'stelline'.



*Il 'Corso Fiorito' era diviso tra Nizza e Monaco. Questa cartolina mostra in primo piano una **Panhard & Levassor** che passa davanti ai giardini Alberto 1°, dove la statua della 'Vittoria' (in greco 'Νικη'='Nice o Nizza') celebra il centenario del primo ricongiungimento della città alla Francia rivoluzionaria nel 1793, confermato da Cavour nel 1858 per l'aiuto dato ai Savoia al tempo dell'Unità d'Italia.*

16 APRILE: PARIGI-ROUBAIX

Che nesso ha una corsa ciclistica in una enciclopedia dell'automobile?

Da due anni la partecipazione alla celebre corsa ciclista Parigi-Roubaix era in forte diminuzione. Per risollevarne l'interesse del pubblico, si organizzò nello stesso momento e sullo stesso tragitto una corsa di motocicli. Sebbene non si trattasse di una corsa di automobili, l'evento provocò un incidente carico di conseguenze per lo sport automobilistico in generale e per la Coppa Gordon Bennett in particolare.

La folla si era radunata su una curva spettacolare della foresta di Saint Germain ai piedi della Croix de Noailles, a ovest di Parigi. In una competizione quando si parla di un punto con visuale spettacolare spesso ci si dimentica del pericolo che vi può essere collegato. Ed è proprio in questa curva molto pericolosa che i due motocicli di Martin e Dorel si scontrarono durante il sorpasso. Tutti e due finirono sul pubblico e il bilancio, che avrebbe potuto essere molto più pesante, si limitò a qualche contusione e due gambe rotte....

Purtroppo per le gare motoristiche, si trattava delle gambe della sig.ra Ph. Bos, moglie di un deputato dell'Assemblea Nazionale. Fu sufficiente alla stampa per scagliarsi con violente 'filippiche' contro le competizioni automobilistiche ricordando l'incidente di Bauer alla Turbie. Presa immediatamente a pretesto, da parte dei politici, questa cabala mediatica portò ad un'escalation di divieti. Dal Ministero dell'Interno ai Prefetti dipartimentali, tutte le autorità volevano bandire le gare. Ormai solo un'intensa attività di alcune lobby avrebbe avuto la possibilità di portare ad ottenere una deroga.



Dopo questo incidente dalle pesanti conseguenze politiche, nessuno prestò attenzione alla prestazione del vincitore, visto che Baras sul 'tri' **Buchet** (foto) fece meglio del termine di riferimento della mobilità dell'epoca, il treno espresso Parigi-Lille (accanto a Roubaix), percorrendo i 287 Km alla media di 75,5 Km/orari.

4-5 GIUGNO: BORDEAUX-PÉRIGUEUX-BORDEAUX

A nove giorni della Coppa Gordon Bennett, la corsa Bordeaux-Périgueux-Bordeaux offrì ai 'non-selezionati' l'ultima opportunità per dimostrare che non solo le **Panhard & Levassor** potevano ben rappresentare la Francia. Era dunque un appuntamento al quale Levegh non poteva mancare per nessun motivo. La prima tappa di 116 Km fu vinta dalla sua **Mors** a 82 Km/orari di media davanti alla **Panhard & Levassor** di Giraud (il vecchio pilota delle **Bollée**). La seconda tappa di 202 Km verso Bordeaux copriva un itinerario più lungo e più sinuoso, ma anche qui furono ancora gli stessi ad aggiudicarsi i primi posti. In classifica generale Levegh aveva mantenuto la sua media di 78 Km/orari, ma la **Mors** 24cv aveva soprattutto preceduto non meno di sei **Panhard & Levassor**, di cui una 24cv preparata appositamente per la Coppa Gordon Bennett.

*Affermando la propria supremazia su **Panhard & Levassor**, la **Mors** n°6 di Levegh mise in imbarazzo i selezionatori dell'ACF nel momento peggiore, cioè a nove giorni della Coppa Gordon Bennett.*



INSERTO

14 GIUGNO: 1^{MA} COPPA GORDON BENNETT

I risultati della Bordeaux-Périgueux-Parigi non avrebbero portato alcun cambiamento nella selezione dell'Automobile Club de France, tanto più che gli organizzatori avevano altre preoccupazioni: il numero dei partecipanti alla Coppa Gordon Bennett si scioglieva come neve al sole e si era sempre in attesa delle autorizzazioni amministrative.

I 'Club' partecipanti

Nel novembre 1899, James Gordon Bennett invitò attraverso l'ACF tutti i Club europei ed americani riconosciuti a partecipare a una 'Coppa Internazionale', che lui stesso rifiutava di chiamare 'Coppa Gordon Bennett'. L'ACF, vista la sua preesistenza e lo sviluppo della sua industria automobilistica, godeva dello status di 'primus inter pares'. Tutti i paesi consideravano l'ACF come una sorta di Automobile Club Internazionale e quindi aderivano alle regole delle corse che venivano da essa definite. Se l'invito all'inizio suscitò entusiasmo, la pubblicazione del suo regolamento fu una delusione.

Dal momento che alcune nazioni non potevano contare su un'industria automobilistica come quella francese, le iscrizioni arrivarono con riluttanza:

- › Germania, Stati Uniti e Belgio all'inizio risposero positivamente;
- › anche Svizzera e Austria risposero favorevolmente, ma, non potendo proporre vetture nazionali al 100%, si dettero una scadenza di un anno per essere pronti.
- › l'Italia manteneva una certa confusione tra l'Automobile Club di Torino, che aveva ricevuto l'invito, e quello di Milano, che rivendicava la sua preesistenza (v.pag.156).

I Colori

Per aiutare il pubblico, per la 1^{ma} volta furono attribuiti dei colori ad ogni nazione:

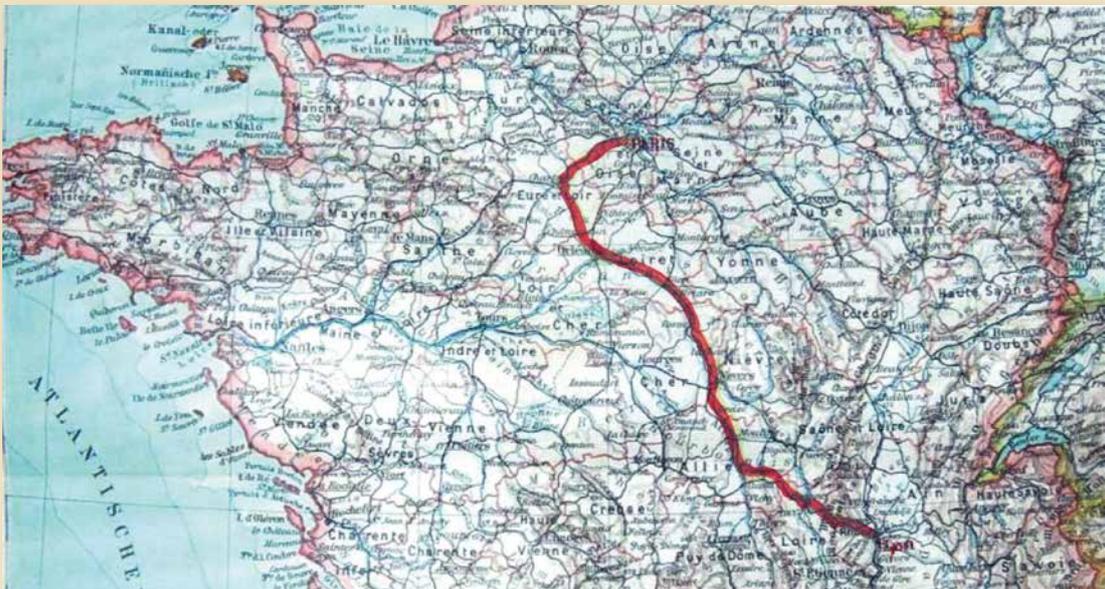
- › **blu** per la Francia;
- › **giallo** per il Belgio;
- › **nero** per l'Italia, che diventerà **rosso** all'epoca dell'Alfa Romeo degli anni '20;
- › **bianco** per la Germania, che nel 1934 diventerà il **grigio argentato** della Mercedes;
- › **rosso** per gli USA, che diventerà **bianco** con strisce **blu** (e il contrario);

le Autorizzazioni

Dal momento che le autorizzazioni non arrivavano, si cominciarono a cercare altrove delle alternative. Gli italiani della sezione di Brescia dell'Automobile Club di Milano proposero, in caso di rifiuto delle autorità francesi, di spostare la corsa sulle strade della Lombardia. Era anche l'occasione per i lombardi di affermarsi contro l'Automobile Club di Torino. Questo gesto di solidarietà sportiva, anche se molto apprezzato dall'ACF, fu senza alcun effetto, visto che l'autorizzazione francese arrivò all'ultimo momento. L'atteggiamento dei tedeschi fu più ambiguo, dal momento che l'incertezza sulle autorizzazioni servì da pretesto per cancellare l'iscrizione della **Benz** di Eugen Benz.

A seguito delle defezioni dell'ultimo minuto, non rimasero che cinque candidati, distribuiti su tre nazioni e tre marchi.

Questa carta del 1900, sulla quale sono stati indicati i 559 Km tra Parigi e Lione della prima Coppa Gordon Bennett, consente di osservare l'eccezionale densità della rete stradale francese dell'epoca.



Le automobili partecipanti

- » Dall'inizio del 1900, la selezione francese delle tre **Panhard & Levassor** era nota. Ma fu immediatamente messa in discussione.



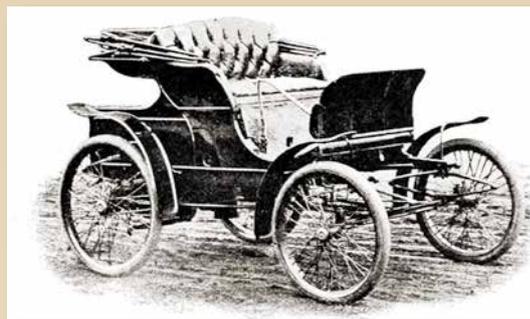
Le **Panhard & Levassor** di Charron (foto), Girardot e de Knyff erano caratterizzate da un telaio moderno e dal nuovo motore **Phoenix** (24cv, 4-cilindri, 5.322cc), un'evoluzione del motore **Daimler**.

- » Il Belgio era rappresentato dalla più francese delle automobili belghe, una **Snoeck** costruita su licenza **Bolide** (Parigi), guidata da Jenatzy, il più parigino dei piloti belgi. Il motore da 30 cv era costruito assemblando due bicilindri da 15cv e la cilindrata cumulata (10.603cc) corrispondeva a due motori **Panhard & Levassor**. Con questa vettura, Jenatzy si attribuì il record delle vetture a benzina a 94 Km/orari, dopo quello delle vetture elettriche alla velocità di 105,8 Km/orari (v.pag.14). Sfortunatamente questa vettura da corsa non era, a quanto pare, pronta alla partenza della Coppa Gordon Bennett e fu rimpiazzata 'in extremis' dalla meno potente **Snoeck** del conte de Champrobert.



Il radiatore frontale del **Snoeck-Bolide** da corsa emanava un'impressione di potenza, in assenza di aerodinamica.

- » Una delle due **Winton** americane doveva essere affidata a Andrew L. Riker, costruttore di vetture elettriche (**Riker Electric Vehicle Company-New Jersey USA**), ma rinunciò a prendere il via. Fu così che Alexandre Winton, ispiratore suo malgrado della Coppa Gordon Bennett, si ritrovò involontariamente nella situazione della sua insensata sfida (v.pag.187): solo contro gli europei. Anche se la distanza di 559 Km non era che un terzo delle '1000 miles', la **Winton** (monocilindrica, 3806cc) da 16cv non aveva alcuna possibilità, qualunque fosse il rilievo della strada.



Di fronte alle **Panhard & Levassor**, che correvano giù dalle colline a più di 80Km/orari, bisognava essere incoscienti per sperare di dominare con questa **Winton** gommata con ruote di bicicletta e guidata da una barra di sterzo arcaica.

Se ci furono soltanto cinque partenti 'ufficiali', fu perché i piloti non selezionati delle **Bollée**, **Peugeot** e **Mors** non erano riusciti ad ottenere un volante altrove, né Loysel in Germania, né Lemaitre e Levegh in Belgio.... Ma occorreva di più per scoraggiare Levegh!

Con la sua **Mors** personale (24cv, 4-cilindri, 7.340cc), Levegh si era promesso di partecipare alla corsa partendo 'fuori concorso' 15 min dopo i concorrenti e promettendosi di arrivare 15 min in anticipo a Lione.



INSERTO

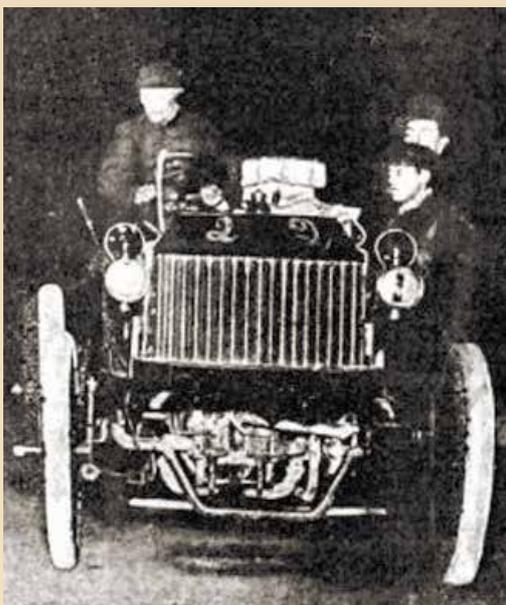
E arrivò l'ora della partenza...

Fino al giorno della partenza, gli organizzatori passarono il tempo ad ottenere le autorizzazioni. Paradossalmente tutto questo tergiversare sulla sicurezza non fece che amplificare il livello di pericolosità, poiché gli organizzatori furono presi alla sprovvista da questo ritardo e non ebbero il tempo di collocare lungo il percorso, i manifesti per il pubblico ed i cartelli stradali per i concorrenti. Comunque, bastava seguire la Loira senza attraversare ponti per la metà del percorso!

Visto il numero esiguo di partenti, si decise per una partenza a gruppi. Alle 3 e 14 del mattino, cinque vetture presero il via della prima '**Coppa Internazionale**', meglio conosciuta con il nome di '**Coppa Gordon Bennett**'.

Prima di raggiungere la Loira, la corsa ad eliminazione fece strage fra gli stranieri. A Orléans, senza molta sorpresa, la **Winton**, che avanzava alla metà della velocità delle **Panhard & Levassor**, fu costretta all'abbandono a causa di una ruota deformata.

Dal lato belga, l'avversità fu di origine animale. Al sindaco di un villaggio e amico dei pastori, che voleva imprigionarlo per aver schiacciato delle pecore, Jenatzy rispose «...*che questi animali gregari cercavano di infilarsi sotto le ruote* ». A prezzo di una lunga perorazione, il pilota sfuggì all'arresto e, per recuperare il tempo perduto, spinse la sua **Snoeck-Bolide** ben oltre i suoi limiti, al punto di essere continuamente in ritardo per danni all'impianto di accensione e per



forature. Per alcuni osservatori, le forature erano 'giustizia', visto che i commissari erano stati così clementi da ignorare la provenienza francese dei pneumatici della macchina belga. Quanto alla maledizione 'animale' questa perseguì Jenatzy fino a Moulins, dove fu costretto all'abbandono dopo l'ottavo cane investito.

Tra le **Panhard & Levassor**, la velocità di quella di de Knyff era limitata a 50 Km/orari della terza marcia, perché l'ingranaggio della quarta si era rotto e questa velocità non era sufficiente per raggiungere i leader della corsa. A Orléans, poco dopo essere passato sotto la statua di Giovanna D'Arco, de Knyff abbandonò.



Con questo abbandono, rimanevano in corsa due **Panhard & Levassor** per un duello franco-francese, che si sarebbe giocato tra chi avesse più fortuna nell'evitare la sfortuna: Girardot aveva danneggiato lo sterzo cercando di evitare un cavallo e Charron viaggiava con un assale storto, dopo essere finito in un fossato. Prendendosi tutti i rischi di procedere a 90 Km/orari in linea retta, Charron aumentava il suo vantaggio. E aveva fatto la scelta giusta, perché un ultimo incidente lo fece rallentare a 12 Km da Lione. Percorrendo una discesa non fu in grado di evitare un cane San Bernardo, che, dimenticando la sua vocazione di 'soccorritore da montagna' si andò ad incastrare tra le molle e lo sterzo del veicolo. Tempo di un riflesso e Charron riprese la situazione in mano infilandosi dritto tra due platani, attraversò il prato e dopo questa gimcana agreste, riprese la strada, staccandosi dal cane ingombrante.

*Un centinaio di spettatori erano venuti ad incoraggiare i piloti all'uscita da Parigi verso Versailles. Nell'oscurità della notte, era difficile distinguere i colori nazionali, come il 'giallo' belga della **Snoeck-Bolide** di Jenatzy.*

Ma la **Panhard & Levassor** non era un fuoristrada e la violenza degli urti aveva rotto il supporto della pompa dell'acqua. Ignorando la posizione degli altri concorrenti, Charron sapeva che qualsiasi perdita di tempo prima dell'arrivo poteva essere fatale. Fu così che Fournier, il suo meccanico, ebbe l'idea di una soluzione istantanea che, bypassando una lunga riparazione, permise di ripartire subito.



*In totale disagio, Fournier si aggrappò al cofano della **Panhard & Levassor**, tenendo così la pompa dell'acqua sopra il motore, per un paio di chilometri, cercando di non bruciarsi le mani.*

All'ingresso di Lione sulla strada proveniente da Roanne, un esiguo pubblico era venuto a mezzogiorno ad accogliere i superstiti.

Quando Charron e il suo meccanico contorsionista tagliarono la linea del traguardo, non pensavano di aver vinto. Al posto di alzare le braccia in segno di trionfo, Charron arringò ai commissari domandando loro: «*dov'è Girardot?*». Cosa c'è di più normale che porre questa domanda, visto che era stato proprio Girardot a sorpassarlo tra Parigi e Orléans.

Arrivato a Orléans con un ritardo di 18' su Girardot, Charron non poteva certamente immaginare che ne era uscito in testa, davanti a Girardot, a causa di un errore di percorso del suo rivale, vittima di una segnaletica di gara inesistente. Per 300 Km,

aveva forzato la marcia a 62Km/orari credendo di essere all'inseguimento di Girardot.

In effetti furono solo due vetture a tagliare il traguardo e questo rappresentò una magra apoteosi per una corsa che voleva essere presentata dal proprio fondatore come il 'Campionato Automobilistico Mondiale'. In virtù del regolamento, il trofeo fu affidato per un anno all'Automobile Club de France, a patto che spettasse a questo club vincitore organizzare l'edizione del 1901. Da qui in poi, se si voleva salvare la 'Coppa Gordon Bennett' dalla totale indifferenza, l'ACF avrebbe dovuto iniziare ad analizzare le cause del fallimento di questa prima edizione sia sul piano partecipativo, sia a livello di concorrenti che di pubblico.



*Al traguardo, Charron dovette attendere un'ora e mezza la seconda vettura, la **Panhard & Levassor** di Girardot.... In effetti furono solo due vetture.*

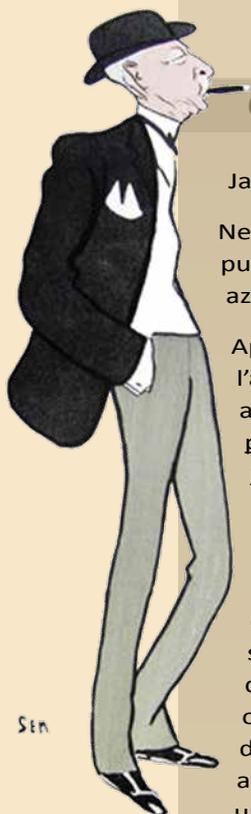
Quanto a Levegh, l'escluso del 1900 si sa che partì 'fuori concorso' un quarto d'ora dopo i concorrenti ufficiali e che pilotò la sua **Mors** a tutta velocità almeno fino a Tours, dove si persero le sue tracce. Fonti meno credibili sostengono che raggiunse Lione come 'secondo informale', tra le due **Panhard & Levassor**. Ma questo non ha importanza, ritornerà nel 1901....



I pochi signori e signore eleganti presenti all'arrivo evidenziano lo scarso interesse che suscitò la prima Coppa Gordon Bennett.



INSERTO



Chi era James Gordon Bennett?

James Gordon Bennett jr. era il figlio del ricco fondatore del NEW YORK HERALD.

Nel 1869, questo dinamico personaggio ne prese la direzione con un acuto senso della pubblicità. La sua vita molto controversa fu caratterizzata tanto da scandali, quanto da azioni di generosità e di mecenatismo sportivo.

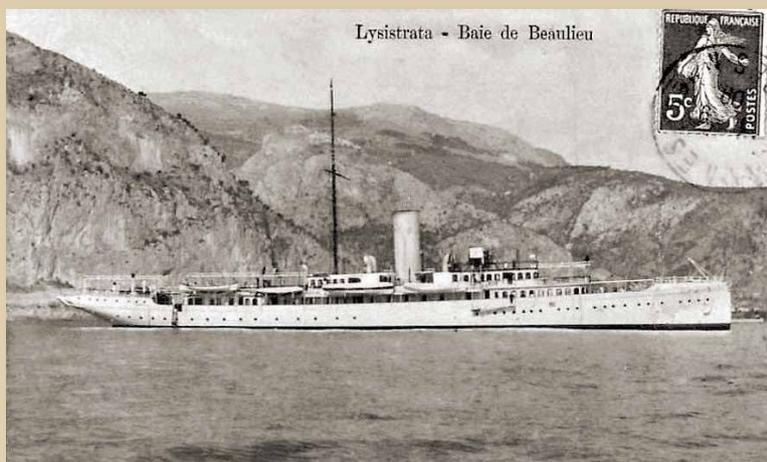
Appassionato di 'sport moderni riservati alla sua classe sociale', come il polo, il golf, l'aviazione e la vela, fu il mecenate del primo 'Challenge International Automobile', antenato del nostro 'Grand Prix'. Questa iniziativa è tanto più sorprendente visto che proviene da un uomo che non ha mai guidato un'automobile, dal momento che preferiva il cavallo. Creò la stessa gara in campo aeronautico per le 'mongolfiere' e questo campionato esiste ancora a giorni nostri.

Dal punto di vista caratteriale i suoi trascorsi di fortunato dandy fornirono ai giornali concorrenti l'occasione di lanciare campagne denigratorie, come quella in cui lo si accusò di fare commercio di immoralità pubblicando sul suo giornale dei piccoli annunci di incontri 'licenziosi'. Si poteva vantare di essere entrato nel 'Guinness Book of Records', ma nella non molto onorabile sezione dei 'passi falsi e inciviltà mondane': ad un ricevimento dei genitori della sua fidanzata Caroline May, arrivò ubriaco e in ritardo. Per alleviare un bisogno pressante, urinò nel caminetto del salone davanti ad un parterre di ospiti della società newyorchese. Ciò comportò l'esclusione dalla lista delle '400 famiglie rispettabili e frequentabili' compilata da Lady Astor, la rottura del fidanzamento e il suo esilio volontario a Parigi. Qui lanciò l'edizione francese del suo giornale e, in faccia al fallimento, si compiaceva ironizzando «Questo giornale ha un solo lettore, me stesso». Dopo una vita di avventure, il play-boy finì per 'soccombere' al matrimonio alla tenera età di 73 anni con la figlia del fondatore dell'Agenzia Reuters.



Affascinato dal mare, a 16 anni aveva ricevuto uno yacht dal padre e aveva servito il suo paese in Marina durante la Guerra di Secessione. Nel dicembre del 1866, vinse la sua prima corsa transoceanica malgrado le spaventose condizioni invernali, che causarono la perdita di molti equipaggi. Combinando alla perfezione la generosità e l'interesse del suo giornale, non esitò a mettere a disposizione la sua fortuna per ritrovare la spedizione umanitaria di Levingstone, di cui si erano perse le tracce in Africa. Mandò Stanley e ne pubblicò i racconti su THE NEW YORK HERALD. Per due anni tutta l'America si appassionò a 'Dark Continent' e si deve proprio a James Gordon Bennett la frase che fece il giro del mondo «*Dr. Levingstone, I presume?*» (Il Dr. Levingstone, suppongo?). Pioniere nell'utilizzo del telegrafo da una parte all'altra dell'Atlantico, questo grande gestore della stampa dirigeva la sua redazione da Parigi o da Beaulieu-sur-Mer (in Costa Azzurra) sul suo lussuoso yacht di 300 piedi. Ed è proprio a Beaulieu, che questo romanzesco personaggio morì nel 1918.

James Gordon Bennett, grande conoscitore del genere femminile, aveva battezzato il suo yacht 'Lysistrata' del nome di una commedia di Aristofane (445-386 a.C.): qui l'eroina convince le donne di Atene a combattere il machismo diffuso con un semplice e 'presumibilmente efficace' slogan: 'Per fermare la guerra, rifiutatevi ai vostri mariti'. Questo slogan erotico-politico non è dunque molto recente!



25-28 LUGLIO: PARIGI-TOLOSA-PARIGI, LA GARA PIÙ IMPORTANTE DEL 1900

Dopo essersi disinteressato alla 1ª Coppa Gordon Bennett, il pubblico si appassionò alla Parigi-Tolosa-Parigi, perché?

- » Alla Coppa Gordon Bennett, **Panhard & Levassor** non aveva alcun concorrente e l'interesse della gara ne risentì. Alla Parigi-Tolosa-Parigi, la decana dei marchi francesi si era confrontata in una vera competizione con **Mors** e **Peugeot**.
- » L'organizzazione di tre tappe su 1347 Km era impressionante con 82 controlli e 21 sezioni urbane di neutralizzazione.
- » Per il pubblico queste neutralizzazioni urbane permettevano di ammirare da vicino lo spettacolo perché, per attraversare le città, ciascuna automobile doveva schierarsi dietro un ciclista.
- » I giornali tenevano viva la suspense, perché le autorizzazioni si erano fatte attendere fino alla vigilia della partenza e questo nonostante il patrocinio del Ministero dell'Industria.
- » Infine e soprattutto, perché si trattava della 1ª (e sola) corsa automobilistica che fece parte dei Giochi Olimpici*! Del resto la partenza fu data a Vincennes, vicino al nuovo velodromo olimpico e di una parte delle sale dell'Esposizione Universale.

- » Per recarsi alla partenza di Vincennes (Parigi), il pubblico prendeva la nuovissima linea della metrò, Porte Maillot-Vincennes, inaugurata proprio in occasione dei Giochi Olimpici (v.pag.41).
- » Tra le 'prime automobili', ci si accalcava per contemplare la 1ª vettura inglese che partecipava ad una competizione sul Continente. Meglio ammirare la **Napier** (4-cil. 16cv.) di S.F. Edge e di C.S. Rolls alla partenza, perché non la si sarebbe più rivista all'arrivo, vittima di noie all'accensione sin dal primo giorno.

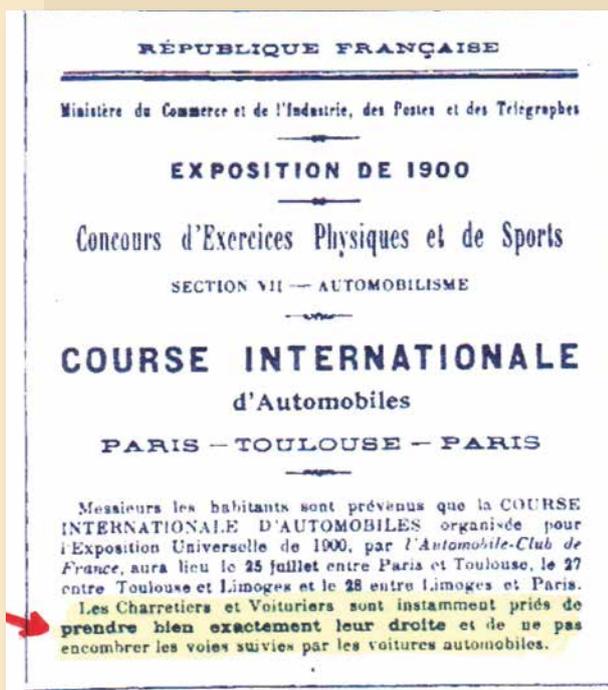


*Visto le noie meccaniche, S.F. Edge sarebbe stato più ispirato prendendo con sé il suo meccanico, come in questa foto durante il test della **Napier** prima di lasciare l'Inghilterra.*

L'interminabile 1ª tappa di 677 Km verso Tolosa si svolse sotto una canicola di 40° e si prolungò fino all'oscurità. Per numerosi concorrenti fu un'ecatombe: delle 55 vetture alla partenza, solo 18 terminarono in tempo.

*Queste pagine sugli sport meccanici alle Olimpiadi sono state convalidate dal compatriota belga Jacques Rogge, Presidente del Comitato Olimpico Internazionale dal 2001 al 2013.

In ogni villaggio, i manifesti annunciavano l'avvenimento invitando i contadini a non ostacolare i partecipanti rimanendo sulla destra della carreggiata con i loro carretti!





*Aiutata dalla siccità, la **Mors** di Levegh gratificò gli spettatori con una spessa nube di polvere al suo passaggio.*

Sola in testa alla corsa, la **Mors** di Levegh aumentava progressivamente lo scarto mantenendo una media di 66 Km/orari.

Lontano dietro la **Mors**, gli incidenti non si contavano più: la **De Dietrich** del barone de Turckheim aveva involontariamente abbracciato una mucca errante. La **Cottureau** entrò in collisione con uno sbarello. Quanto a Louis Renault, aveva un appuntamento con la iella. Iniziò con la rottura della lubrificazione. Per chiunque, questo avrebbe significato l'abbandono, ma bisognava tenere conto della sua inventiva: appese un recipiente intorno al collo per ingrassare gli ingranaggi con un cucchiaino durante la marcia. Più lontano, per evitare uno spettatore che invadeva la carreggiata, sbandò e ruppe l'asse urtando contro un mucchio di pietre. Che importava! Si precipitò dal fabbro e risaldò lui stesso l'asse. Infine all'ingresso a Tolosa, la piccola **Renault** urtò un camion. Questa fu la fine per la vetturetta ma non la fine del suo pilota Louis: nella notte, dopo aver raggiunto a piedi suo fratello Marcel, ripartirono insieme per vincere, due giorni dopo, la loro categoria con la seconda

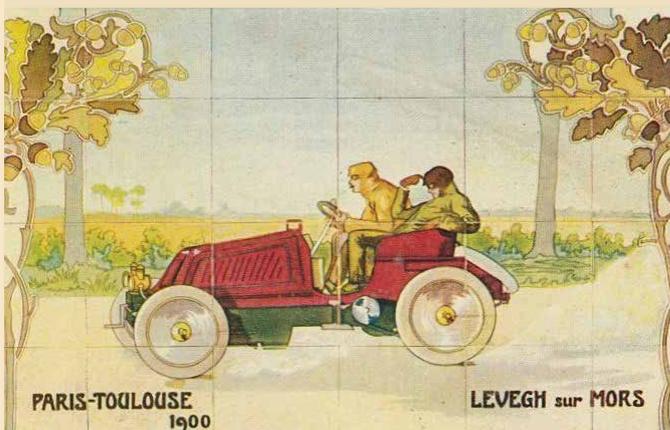
Renault alla media di 39 Km/orari, una bella ricompensa per questa ingegnosa 4cv di soli 290 Kg.

In questo tempo, la **Mors** di Levegh, era arrivata a Tolosa con 1 ora e 3/4 di anticipo sulla sua principale concorrente, la **Panhard & Levassor** di Giraud. Grazie a questo scarto, Levegh si accontentò di controllare le due tappe fino a Parigi, dove si vide assegnare la medaglia olimpica vermiglia.

*Dopo la non-selezione alla Coppa Gordon Bennett e una vittoria 'olimpica' su tre **Panhard & Levassor**, per Levegh lo champagne ebbe il sapore della rivincita.*



Infine, il 'tri' **De Dion-Bouton** di Georges Teste (foto) si classificò 5° subito dietro le **Mors** e **Panhard & Levassor** e vinse la medaglia d'oro nella sua categoria alla media ragguardevole di 56,3 Km/orari.



Alcune medaglie olimpiche d'argento e di bronzo furono assegnate a tutti concorrenti, che avevano rispettivamente terminato il percorso a medie superiori a 60 e 40 Km/orari.

La corsa Parigi-Tolosa-Parigi non era che una delle 16 prove di sport meccanici dei Giochi Olimpici.



Le costruzioni intorno al Lago di Daumesnil a Vincennes facevano parte dei Giochi Olimpici e dell'Esposizione Universale. Quello a forma di 'C' (a sn) ospitava l'esposizione automobilistica (foto scattata da una mongolfiera da Mr. Varnanchet).

Le altre prove olimpiche di durata si svolsero su un circuito intorno al lago di Daumesnil per un totale di 70 giri in 5 giorni consecutivi, per un totale di 160 Km al giorno.

Le medaglie e gli oggetti d'arte furono attribuiti seguendo tre criteri: qualità meccanica, facilità di guida e consumi. Qui di seguito i principali vincitori*:

- › **Gladiator** (vetturette 2-posti max. 250 Kg).
- › **Renault** (vetturette 2-posti max. 400 Kg).
- › **Peugeot** (vetture 2-posti).
- › **Delahaye** (vetture 4-posti).
- › **Panhard & Levassor** (vetture 6-posti e più).
- › **De Dion-Bouton** (camion e camioncini).
- › **Krieger** (taxi elettrici).



Vista di una stazione di ricarica dei taxi elettrici Krieger.

Ci si può meravigliare della presenza di sport meccanici ai Giochi Olimpici. Tuttavia l'eccezione di Parigi non fu l'unica visto che alle Olimpiadi di Londra nel 1908, la motonautica a Southampton fece parte degli 'sport dimostrativi'. Le competizioni automobilistiche dei Giochi Olimpici di Parigi vennero anche qualificate come 'sport dimostrativi' dalla maggior parte degli storici. Tra i criteri della carta olimpica ce n'è uno che è difficilmente compatibile con gli sport meccanici che precisa:

'...le discipline che dipendono essenzialmente dalla propulsione meccanica non sono più autorizzate.'

Per quale artificio gli sport automobilistici fecero parte degli sport olimpici trova spiegazione nel quadro seguente (v.pag.200). Ma prima di questo bisogna ricordarsi che

all'Esposizione Universale di Parigi nel 1889 la **Peugeot-Serpollet** a vapore (v.pag.20) aveva fatto una discreta apparizione. Undici anni dopo, l'industria automobilistica era diventata un settore chiave dello sviluppo industriale e quindi dell'Esposizione Universale del 1900.

*fonte: 'Motorsport at the 1900 Paris Olympic Games' by Jeroen Heijmans / ISOH International Society of Olympic Historians.



INSERTO

Medaglie olimpiche per le automobili, d'accordo... e per le donne ?

I secondi Giochi Olimpici dell' Era Moderna rischiavano di non vedere mai il giorno. Pierre de Coubertin, ideatore dei Giochi Olimpici moderni, aveva già affrontato le peggiori difficoltà per portare i giochi fuori dalla Grecia prima di trovarsi di fronte alla mancanza di fondi. Cominciò così a tirare fuori il denaro di tasca propria ma non fu sufficiente. Per salvare i Giochi Olimpici e la mancanza di fonti di finanziamento, si orientò verso l'Esposizione Universale di Parigi programmata per il 1900. Fu deciso di combinare i due avvenimenti, Olimpiadi e Esposizione Universale come si può oltremodo vedere sul manifesto ufficiale (foto a ds.). Necessariamente questa decisione portò ad una riflessione sul legame tra i prodotti industriali esposti e l'olimpismo. Fu così che gli sport automobilistici entrarono nel programma olimpico, cosa che tutti sembrano aver dimenticato!



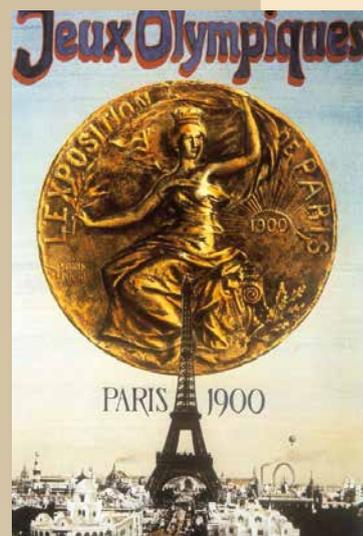
Da allora altre discipline 'inedite' sono ugualmente sparite dal programma olimpico, come la pesca a lenza (foto con il giudice con il cappello a cilindro), le bocce, l'aquilone e.... il tiro con il cannone (foto).

Se si era accettata l'automobile nella famiglia olimpica, perché non si poteva prendere in considerazione la partecipazione delle donne? Con

uno sforzo di grande modernità per l'epoca, le donne furono ammesse nel golf e nel tennis. Per queste Olimpiadi che annunciavano il nuovo secolo, si contarono per la prima volta 22 donne tra 999 atleti.

Oltre la cravatta che indossava giocando tennis, Charlotte Cooper poté aggiungere la medaglia d'oro. Vinse anche 5 titoli a Wimbledon.

In basso a ds si può riconoscere il Grand Palais, inaugurato per l'Esposizione Universale e che ospitò il Salone Automobilistico di Parigi dal 1901 al 1961.





VILLA TRASQUA

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   



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

RAINERIDISEGN.COM



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