

# LA FRECCIA ROSSA



TUTTE LE NOTIZIE  
DELLA SCUDERIA  
BRESCIA CORSE MAGAZINE



# Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per auto storiche  
e  
Porsche Tribute

25 settembre - 1 ottobre 2016

[www.raidetna.it](http://www.raidetna.it)



[www.arancerossedisicilia.it](http://www.arancerossedisicilia.it)



Info: fax +39 095 8133099 - tel. +39 3396958030 +39 3483390628 - [segreteria@raidetna.it](mailto:segreteria@raidetna.it) - [www.raidetna.it](http://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.  
Perché sappiamo dare alle cose il valore che meritiamo.

UBI Banco di Brescia

Trophy Sponsor **1000 MIGLIA** 2016

[www.ubibanca.com/bancodibrescia](http://www.ubibanca.com/bancodibrescia)

**SOMMARIO** n° 52 Maggio 2016

<b>Editoriale</b> Il Club Mille Miglia: rinnovo nella tradizione	3	<b>Un amico ci ha lasciato</b> Addio a Roberto Gaburri	28
<b>8-9 ottobre 2016</b> Coppa Franco Mazzotti	5	<b>1000 Miglia Srl</b> Rigore e passione garantiscono i risultati	30
<b>Prenatalizia</b> I riconoscimenti annuali del Club	6	<b>Alfredo Coppelotti</b> Nuovo Presidente del Club Mille Miglia	34
<b>Tributo ai fondatori</b> Un appuntamento irrinunciabile per il Club	10	<b>La Mille Miglia tra la gente</b> Concorso fotografico Bruno Boni Mille Miglia 2016	39
<b>Libra 1000 Miglia</b> La carta di credito del Gruppo UBI Banca	13	<b>Targa Florio 2016</b> A Mocerì-Bonetti l'edizione numero 100	43
<b>TimeToLove</b> la Onlus che accompagna la Mille Miglia 2016	16	<b>La Mille Miglia del 1958</b> "Una rondine non fa primavera"	46
<b>Mille Miglia 2016</b> Record di partecipazione.	18	<b>Scuderia Brescia Corse</b> Risultati sportivi stagione 2015	51
Un museo viaggiante di 450 vetture I nostri amici in gara	24	<b>L'automobile: sostenibilità di un sogno</b> Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione	58

2016: ANNO DI GRANDI CAMBIAMENTI

# IL CLUB MILLE MIGLIA: RINNOVO NELLA TRADIZIONE

*Cari Amici,*

quest'anno, per il nostro Club rivestirà grande importanza: a trent'anni dalla rinascita dopo qualche anno d'oblio, nel 1986, i nostri Soci Fondatori hanno deciso come trasmetterci la loro inestimabile eredità fatta di valori umani, storici e sportivi. Come sapete, il Club era inizialmente riservato solo a coloro che avessero portato a termine - non era sufficiente aver preso il via - almeno un'edizione della Mille Miglia dal 1927 al 1957. Poi, con l'avanzar degli anni, il Club è stato aperto a nuovi soci, detti "Ordinari", lasciando il titolo di "Fondatori" a chi già lo era. La gestione del Club, pur con l'aiuto di qualche "giovane", è rimasta sempre saldamente nelle mani dei Fondatori, cui spettavano le cariche più alte del Club Mille Miglia e la sua gestione. Oggi, quando il più giovane di loro ha corso l'ultima Mille Miglia circa sessanta anni orsono, i Fondatori hanno deciso di trovare una forma che risultasse per loro meno impegnativa. Posto che tutti i consiglieri "ordinari" hanno ribadito che il Presidente debba essere un Fondatore, è stato sottoposto e approvato dall'Assemblea dei Soci del dicembre 2015 un nuovo ordinamento. I Soci Fondatori hanno costituito un Consiglio di Sorveglianza che, a sua volta, ha nominato alcuni componenti del nuovo Consiglio Operativo, lasciando all'Assemblea il compito di eleggere altri due consiglieri.

Nel Consiglio di Sorveglianza sono stati ammessi anche alcuni Soci Ordinari con almeno dieci anni di appartenenza al Club. Mario Omati ha preferito rallentare un po' il suo impegno, venendo nominato Presidente Onorario; Alfredo Coppelotti - dopo quasi quarant'anni da Tesoriere e Vicepresidente, è stato acclamato Presidente del Club Mille Miglia, con Giovanni Corazza e Silvestro Specchia Vicepresidenti e chi scrive Segretario Esecutivo. Nicola Fabiano, Socio Fondatore, è stato eletto Presidente del Consiglio Operativo, affiancato dal Vicepresidente Giuseppe Cherubini. Tutto ciò dovrebbe assicurare un futuro stabile al nostro Club che tra poco sarà chiamato all'impegnativa prova di portare a due giorni la durata della Coppa Franco Mazzotti, che si terrà i prossimi 8 e 9 ottobre. In questi nuovi vertici del Club mancherà solo una persona, che avrebbe avuto di certo un ruolo di rilievo: il nostro grande amico Roberto Gaburri, già Presidente di 1000 Miglia Srl, dell'Automobile Club di Brescia (e quindi Presidente Onorario del Club Mille Miglia) è mancato lo scorso gennaio, lasciando in tutti noi appassionati un grande vuoto ma pure un ricordo colmo di stima ed affetto.

*cordialmente,*  
*Paolo Mazzetti*



Il neo presidente Alfredo Coppelotti con il compianto Roberto Gaburri



[www.motorstorica.com](http://www.motorstorica.com)



↑ [frecciarossa@clubmillemiglia.eu](mailto:frecciarossa@clubmillemiglia.eu)

8-9 Ottobre 2016

# LA COPPA FRANCO MAZZOTTI

RICORDA IL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

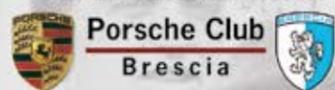


**TROFEO RENZO CASTAGNETO**

Tributo ai Fondatori riservato a modelli

**PORSCHE**

in collaborazione con:



CON PROVE CRONOMETRATE  
 SULLA PISTE DELL'AEROPORTO  
 MILITARE DI GHEDI, PRANZO  
 NEGLI HANGAR DEI TORNADO  
 E SERATA SUL LAGO CON  
 PERNOTTAMENTO A  
 SIRMIONE DEL GARDA

**8-9 OTTOBRE 2016**

**VIII<sup>^</sup> COPPA FRANCO MAZZOTTI!**

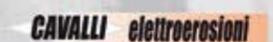
**GARA DI REGOLARITA' CLASSICA**

**TRA BRESCIA IL GARDA E LA FRANCIACORTA:**

**ALLA SCOPERTA DELLE TERRE DEI  
FONDATORI DELLA FRECCIA ROSSA**



battistella



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

**LA COPPA FRANCO MAZZOTTI DIVENTA PIÙ GRANDE: PER PROSEGUIRE IL PROPRIO PERCORSO DI CRESCITA, PER ASSECONDARE LE RICHIESTE DEGLI APPASSIONATI E PER PROVARE A DIVENTARE UNA MANIFESTAZIONE SEMPRE PIÙ IMPORTANTE NEL PANORAMA SPORTIVO ITALIANO. COME? DIVENTANDO SEMPLICEMENTE PIÙ LUNGA E AL TEMPO STESSO PIÙ INTERESSANTE E GLAMOUR CAMBIANDO PERCORSO E INNOVANDOSI SOTTO DIVERSI PUNTI DI VISTA.**

Quest'anno infatti, l'8 e 9 ottobre, la Coppa Franco Mazzotti, che taglierà il traguardo dell'ottava edizione, si dividerà in due tappe con pernottamento a Sirmione, perla del Garda famosa in tutto il mondo. La partenza dell'edizione 2016 sarà come sempre da Brescia e le vetture punteranno verso Ghedi dove all'interno dell'aerobase sosterranno delle spettacolari prove speciali cui seguirà una pausa pranzo con vista sui tornado. Da Ghedi la Coppa Mazzotti si trasferirà verso il Garda, affronterà le colline moreniche attraversando Pozzolengo per ricordare l'amico Roberto Gaburri e concluderà la prima tappa a Sirmione. Il giorno successivo dal Garda i concorrenti si trasferiranno in Franciacorta attraversando Gussago e Calino (sede di villa Maggi) per concludere la gara a Villa Mazzotti dove saranno effettuate anche le premiazioni conclusive.



**Regolamento e scheda d'iscrizione sono disponibili sui siti:**  
[www.clubmillemiglia.eu](http://www.clubmillemiglia.eu)  
[www.coppafrancomazzotti.it](http://www.coppafrancomazzotti.it)  
 Per informazioni: 030 2397322  
[segreteria@clubmillemiglia.eu](mailto:segreteria@clubmillemiglia.eu)





# LA TRADIZIONALE "PRENATALIZIA" I RICONOSCIMENTI ANNUALI DEL CLUB

La classica "prenatalizia", come da consolidata tradizione, ha chiuso la stagione 2015 del Club Mille Miglia con l'incontro di fine anno all'Hotel Vittoria di Brescia. Nel corso dell'assemblea, sono stati presentati i nuovi soci del Club Mille Miglia, salutati con entusiasmo dai circa centoquaranta soci presenti. Un riconoscimento, quale ringraziamento per l'amicizia nei confronti del Club, è stato

consegnato agli sponsor della Coppa Franco Mazzotti. Dopo il pranzo conviviale, come sempre tenuto nella Sala delle Rose, sono stati premiati i soci che hanno svolto attività sportiva. I premi sono stati consegnati dal Presidente Mario Omati e dai Vicepresidenti Alfredo Coppellotti e Giovanni Corazza, coadiuvati dal Segretario Esecutivo, Paolo Mazzetti. ■■

Piergiorgio Vittorini, Paolo Mazzetti, Aldo Bonomi e Bobo Onofri



Roberto Gaburri, Paolo Mazzetti e Giorgio Nada presentano il libro Mille Miglia 2015



Alessio De Angelis riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Andrea Marini riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Andreas Astaller riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Cristiana Cherubini riceve l'investitura quale nuova socia del Club



Lucio De Mori riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Massimo Mortari riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Matteo Belotti riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Maurizio De Marco riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Riccardo e Ezio Perletti ricevono l'investitura quale nuovi soci del Club



Salvatore D'Orto riceve l'investitura quale nuovo socio del Club





Sergio Sisti riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Antonio Mossini Sindaco di Cazzago S.M. riceve il riconoscimento per il patrocinio alla Coppa Franco Mazzotti



Riccardo Perletti riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Alessandro Girardi premiato per l'attività automobilistica del 2015



Bruno Marini riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Emanuele Arrighetti assessore Comune Chiari riceve il riconoscimento per il patrocinio alla Coppa Franco Mazzotti



Corrado Minussi premiato per l'attività automobilistica del 2015



Giorgio Taglietti premiato per l'attività automobilistica del 2015



Giancarlo Zambanini dell'Hotel Vittoria riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Luigno Grasselli riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti premiati per l'attività automobilistica del 2015



Giovanni Pagliarello premiato per l'attività automobilistica del 2015



Mario Battistella riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Marta Bonomi riceve il riconoscimento quale sostenitrice della Coppa Franco Mazzotti



Giuseppe Cherubini premiato per l'attività automobilistica del 2015



Luciano Dal Ben premiato per l'attività automobilistica del 2015



Matteo Belotti riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Max Bontempi riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Luigi Cocca premiato per l'attività automobilistica del 2015



Michael Roder premiato per l'attività automobilistica del 2015





# UN APPUNTAMENTO IRRINUNCIABILE PER IL CLUB TRIBUTO AI FONDATORI DELLA MILLE MIGLIA

**COME DA CONSOLIDATA TRADIZIONE PRIMAVERILE, A CIRCA UN MESE DAL VIA DELLA MILLE MIGLIA, SI È TENUTO OGGI IL "TRIBUTO AI FONDATORI", VOLUTO E ORGANIZZATO DAL CLUB MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI" IN COLLABORAZIONE CON 1000 MIGLIA SRL E L'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA.**

La giornata è iniziata con l'assemblea del Club Mille Miglia, nel corso del quale sono stati ammessi 9 nuovi soci: Fabio e Romolo Becchetti, Giovanni Faoro, Flavio Gandolfi, Emiliano Monella, Mario Montanari, Angelo Seneci, Beat Sutter, Pietro Tenconi. Con questi ultimi ingressi, il Club che Aymo Maggi, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto (i fondatori superstiti della Mille Miglia) vollero dedicare all'amico Franco Mazzotti, abbattuto con il suo aereo in un'operazione bellica nel 1942, vanta in tutto il mondo 302 soci, tra fondatori, ordinari ed onorari.

L'Assemblea ha provveduto anche a rinnovare le cariche sociali: tre soci fondatori (coloro che hanno disputato un'edizione della Mille Miglia di velocità, dal 1927 al 1957) sono stati nominati alle cariche più alte del Club fondato nel 1949: Mario Omati Presidente uscente, è stato acclamato Presidente Onorario; Alfredo Coppellotti è stato nominato Presidente del Consiglio di Sorveglianza, con Giovanni Corazza e Silvestro Specchia Vicepresidenti e Paolo Mazzetti Segretario Esecutivo. I consiglieri eletti sono i soci fondatori Paolo Carlo Brambilla, Ezio Bricarello, Remo Cattini, Massimo Natili e Matteo Marzotto, Lello Montorsi, Edoardo Tenconi. Il Collegio dei Proboviri è stato costituito nelle persone di Valerio Marinelli, Presidente, Enzo Cibaldi e Gian Piero Belussi. Di seguito, è stato votato il Consiglio Direttivo, che vede un altro socio fondatore, Nicola »



**Ai lati della corona:** il neo eletto Presidente Alfredo Coppellotti e il Presidente onorario Mario Omati



**Sopra:** Il Vicesindaco di Brescia Laura Castelletti. **A sinistra:** Bobo Onofri, Vicepresidente di ACI Brescia, con il Presidente Piergiorgio Vittorini



Fabiano, eletto Presidente, Giuseppe Cherubini è stato nominato Vicepresidente, mentre Paolo Mazzetti è stato chiamato all'incarico di Consigliere Delegato del Consiglio di Sorveglianza; consiglieri sono Max Bontempi, Giorgio Taglietti e i neoletti Antonella Rebuffoni e Arturo Cavalli. Al termine dell'assemblea, i soci si sono recati in Viale Venezia delle Mille Miglia per il tributo davanti al monumento di Renzo Castagneto.

A deporre una corona floreale a perenne ricordo e gratitudine - non solo per Castagneto, ma pure per Franco Mazzotti, Aymo Maggi e Giovanni Canestrini - sono stati il Presidente Onorario Mario Omati, e il Presidente del Club Mille Miglia, Alfredo Coppellotti e Giovanni Corazza, il Segretario Esecutivo Paolo Mazzetti, il Presidente di ACI Brescia Piergiorgio Vittorini e, per 1000 Miglia Srl, il Presidente e il Segretario del Comitato Operativo della Mille Miglia 2016, Valerio Marinelli e Giuseppe Cherubini. In rappresentanza del Comune di Brescia c'era il Vicesindaco Laura Castelletti, mentre per la Provincia di Brescia il Vicepresidente Aristide Peli.

Nel corso della cerimonia di Tributo ai Fondatori della Mille Miglia, i rappresentanti del Club della Mille Miglia Franco Mazzotti, dell'Automobile Club di Brescia e di 1000 MIGLIA Srl, esprimendo riconoscenza ai "Quattro Moschettieri" ideatori e fondatori della "corsa più bella del mondo", hanno auspicato che la loro memoria, come da anni ipotizzato, possa essere ricordata con la posa di un'opera celebrativa in Piazza della Vittoria o con l'intestazione di una strada bresciana. ■■



# IL MITO IN UNA CARTA



**Usa carta Libra 1000 Miglia  
per i tuoi acquisti e puoi  
vincere l'orologio Chopard  
della mitica corsa.**



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

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Libra Classic 1000 Miglia è una carta di credito emessa da UBI Banca S.p.A. e collocata dalle Banche a marchio UBI. L'emissione, le relative condizioni ed i limiti di utilizzo sono soggetti all'approvazione dell'emittente. Utilizzabile sul circuito MasterCard. Per le condizioni contrattuali e ulteriori informazioni sulle caratteristiche della carta, si rinvia ai fogli informativi o alla documentazione precontrattuale disponibili nelle filiali e sui siti internet delle Banche sopra citate. Nel caso di rimborso rateale il TAEG applicato è indicato nella relativa documentazione contrattuale. L'immagine del premio è puramente indicativa. Il concorso "Passione a Mille 2016", promosso congiuntamente da UBI Banca e dalle Banche a marchio UBI dal 11/4/16 al 30/11/16, è rivolto a tutte le persone fisiche maggiorenni che dal 11/4/16 al 31/8/16 utilizzeranno la carta Libra Classic 1000 Miglia, purché questa permanga in stato attivo, ovvero non bloccata ed in circolazione, fino al giorno dell'estrazione dei vincitori. Ciascun partecipante parteciperà all'estrazione, che avverrà entro il 30/11/16, a fronte di ogni transazione effettuata con la carta principale e/o le eventuali carte aggiuntive, indipendentemente dal relativo importo, a condizione che la stessa non venga successivamente disconosciuta, stornata o annullata. Pertanto, tanto più saranno le transazioni effettuate con le Carte, tanto più saranno le probabilità di vittoria. Sono esclusi dalla partecipazione tutti i dipendenti ed i loro familiari, i collaboratori, gli amministratori ed i sindaci delle società del Gruppo UBI Banca e di Affinioni International Srl, nonché tutti coloro che presentino nei confronti delle Banche Promotrici una situazione di morosità e/o irregolarità nei pagamenti dovuti. Premio in palio: l'orologio Chopard. Il valore indicativo del montepremi ammonta a Euro 5.820 IVA inclusa salvo conguaglio. Regolamento completo disponibile presso le filiali delle Banche promotrici e su ubibanca.com.

**UBI**  **Banco di Brescia**

## **LIBRA 1000 MIGLIA, LA CARTA DI CREDITO DEL GRUPPO UBI BANCA CHE CELEBRA IL MITO DELLA CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO**

Per il nono anno consecutivo **UBI Banco di Brescia** sarà **Trophy Sponsor della Mille Miglia**, una rievocazione storica affascinante e gloriosa, che non si nutre di soli valori agonistici, ma di un intensissimo rapporto con gli splendidi territori che attraversa e che regalano panorami e scorci che solo l'Italia può offrire.

Mille Miglia è una felice unione tra passato e futuro, tra innovazione tecnologica e storia italiana, un patrimonio storico di eccellenze e tradizioni, orgoglio bresciano che promuove l'immagine dell'Italia e continua ad emozionare il mondo. Eccellenza e tradizione sono principi che guidano il Banco di Brescia e sono espressi al meglio nella Mille Miglia, che sintetizza le caratteristiche di Brescia: passione per le sfide, caparbietà ed eleganza legate fra loro dalla determinazione e da una solida vocazione imprenditoriale.



L'equipaggio vincitore della Mille Miglia si aggiudicherà il trofeo UBI Banco di Brescia »

Il Gruppo UBI Banca dedica 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**.

**Chi già possiede ed utilizza, e chi richiederà Libra 1000 Miglia entro il 31 agosto 2016, parteciperà al concorso "Passione a 1000!" e potrà vincere un orologio Chopard griffato Mille Miglia.** Il concorso è rivolto quindi a tutti coloro che, nel periodo di partecipazione al concorso, utilizzeranno Carta Libra 1000 Miglia, quindi anche coloro che hanno acquistato la carta di credito lo scorso anno e continuano ad utilizzarla\*.

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

I titolari della carta potranno altresì beneficiare del **20% di sconto su tutto il merchandising ufficiale 2016** Mille Miglia, distribuito dal merchandiser ufficiale Blitz International Diffusion s.r.l., usufruibile per tutto il 2016 sugli acquisti online effettuati su [www.millemigliashop.com](http://www.millemigliashop.com), durante lo svolgimento della corsa Mille Miglia presso i punti vendita che saranno allestiti dal merchandiser e presso lo store Blitz in Desenzano del Garda.



Stefano V. Kuhn, Direttore Generale del Banco di Brescia, con il pilota Giuliano Canè



Andrea Vesco, pilota di regolarità, parteciperà alla Mille Miglia 2016 nel Team UBI Banco di Brescia

Libra 1000 Miglia è stata presentata alla Comunità con un testimonial d'eccezione, **Giuliano Canè**, pilota di regolarità, *recordman* assoluto della leggendaria corsa.



La presentazione di Libra 1000 Miglia al Museo Mille Miglia

«Il mito della corsa più bella del mondo rivive in una carta di credito» – dichiara **Stefano V. Kuhn, Direttore Generale del Banco di Brescia** – «A Brescia la Mille Miglia è nata e rinata, facendo convergere interessi e passioni, celebrando ingegno ed eleganza, tutti italiani, attraverso vetture il cui fascino resta ineguagliabile, al pari di quello evocato dai territori attraversati durante la gara. UBI Banco di Brescia sarà Trophy Sponsor della Mille Miglia. Con questa partnership il nostro Istituto

ribadisce la volontà di promuovere e sostenere le eccellenze che rappresentano un fattore di qualificazione internazionale del nostro Paese, nonché motivo di orgoglio e fattore di coesione per la Comunità».

**Il Gruppo UBI Banca ripropone altresì, anche per il 2016, Enjoy 1000 Miglia, la carta prepagata con IBAN e funzionalità contactless**, ideale per chi desideri avere in un'unica carta la comodità di uno strumento di pagamento e la praticità di un conto corrente "light". Anche i titolari della carta prepagata brandizzata potranno beneficiare delle sconti inerenti il merchandising ufficiale Mille Miglia, nonché dei vantaggi relativi alla convenzione in essere con il Museo della Mille Miglia.

**Libra 1000 Miglia e 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](http://www.ubibanca.com/milemiglia)**

\* I dettagli ed il regolamento completo del concorso dedicato a Libra Classic 1000 Miglia sono disponibili su [www.ubibanca.com/millemiglia](http://www.ubibanca.com/millemiglia).

UBI  Banco di Brescia

## #REGALAUNMIGLIODAMORE LA GARA DI SOLIDARIETÀ PROMOSSA DA TIMETOLOVE, la Onlus che accompagna la Mille Miglia 2016

Si scaldano i motori per la storica Mille Miglia, un evento sportivo unico al mondo, simbolo di eleganza e stile italiani. All'edizione 2016 della *corsa più bella del mondo* si affianca una corsa speciale: la gara di solidarietà REGALA UN MIGLIO D'AMORE, promossa da **TimeToLove Onlus**. Anche TimeToLove correrà la Mille Miglia con un equipaggio tutto all'insegna della solidarietà, dell'amore, della musica e del sorriso. Con la mitica **Mercedes-Benz 300 SL "Ala di gabbiano"** della **Collezione Bonera Group**, TimeToLove percorrerà, oltre alle consuete miglia d'asfalto, miglia d'amore e di solidarietà per ricordare il suo messaggio a tutti gli appassionati che si rivereranno sulle strade e accoglieranno con calore i piloti della Freccia Rossa.

Tragitti ideali, che diventano gesti concreti per donare a chi ha più bisogno, sostenendo un progetto solidale che contribuirà concretamente a progetti umanitari legati al mondo delle donne e dei bambini. I fondi raccolti grazie a "#regalaunmigliodamore" saranno destinati da TimeToLove alla bresciana "**Fondazione Camillo Golgi**", che si occupa dal 1987 di ricerca scientifica in ambito materno-infantile, e a "**VOA VOA! Amici di Sofia**", Onlus a valenza nazionale.



Una mitica Charity Car nel Team UBI Banco di Brescia: Mercedes 300 SL Ala di Gabbiano della Collezione Bonera

Il Gruppo UBI Banca sarà a fianco di TimeToLove Onlus per la campagna di raccolta fondi. Puoi scaricare e attivare subito l'app **UBI PAY\*** per donare il tuo contributo, senza commissioni, con la semplicità di un messaggio al numero

+39 349 5380272, tramite il servizio invio denaro di Jiffy



È possibile sostenere il progetto effettuando una donazione tramite "bonifico solidale" sul conto corrente

TIMETOLOVE ONLUS presso UBI Banca di Valle Camonica  
IT 86 Z03244 54300 00000050000

attraverso i servizi di internet banking Qui UBI\* e Qui UBI Affari - accessibili da [www.ubibanca.com](http://www.ubibanca.com), funzione "Bonifici Solidarietà" - o presso le filiali delle Banche del Gruppo UBI Banca, con esenzione delle commissioni per clienti e non clienti.

È possibile donare anche attraverso **Rete del Dono**, piattaforma di crowdfunding per la raccolta di donazioni online a favore di progetti d'utilità sociale, ideati e gestiti da organizzazioni no profit ([www.retedeldono.it/it/progetti/timetolove-onlus/regala-un-miglio-damore](http://www.retedeldono.it/it/progetti/timetolove-onlus/regala-un-miglio-damore)).

È altresì possibile contribuire alla campagna attraverso **Charity Stars**, piattaforma online ove sono stati messi all'asta oggetti e particolari benefit, tra i quali un **orologio Chopard Mille Miglia 2016** e le speciali maglie da gioco che il **Brescia Calcio** ha indossato il 14 maggio in occasione del match Brescia-Bari, che riportano nel retro maglia il messaggio #regalaunmigliodamore (tutti i dettagli su [www.charitystars.com](http://www.charitystars.com)).

I clienti Vodafone potranno infine donare 2 Euro al numero 45515 (opzione attiva fino al 31 maggio 2016). Le erogazioni liberali godranno delle agevolazioni fiscali di legge.

All'atto della donazione TimeToLove inoltrerà un certificato di ringraziamento e il nome del donatore potrà essere visibile online sulla pagina dedicata sul sito [timetolove.it](http://timetolove.it).

**È molto semplice mettersi in gara e vincere insieme la sfida, regala un miglio d'amore e fai felice chi ha bisogno di te!**



L'attore comico bresciano Vincenzo Regis e Leonardo Morosini, attaccante del Brescia Calcio, recentemente insignito del Gentleman Fair Play Awards 2016.



\*offerta Ubi Pay con invio denaro su servizio Jiffy per smartphone ios, android e windows phone, riservato ai clienti delle banche a marchio UBI titolari di conto corrente o carta Enjoy. la funzionalità invio denaro opera su circuito Jiffy, gestito da SIA s.p.a. per le condizioni contrattuali di UBI PAY e del servizio QUI UBI si rinvia a quanto indicato nei fogli informativi disponibili su [ubibanca.com](http://ubibanca.com) e presso tutte le filiali delle banche a marchio UBI. La funzione bonifico solidarietà è riservata ai titolari di QUI UBI che hanno rilasciato il consenso al trattamento dei propri dati personali per la promozione di servizi di soggetti terzi non appartenenti al Gruppo UBI Banca.

di Daniele Bonetti

# MILLE MIGLIA 2016 RECORD DI PARTECIPAZIONE UN MUSEO VIAGGIANTE DI 450 VETTURE

LA MILLE MIGLIA TORNA COME OGNI ANNO. SEMPRE PIÙ IMPORTANTE, SEMPRE PIÙ AFFASCINANTE, SEMPRE PIÙ RICCA DI AUTO DI GRANDISSIMO VALORE. DAL 19 AL 22 MAGGIO, LA MILLE MIGLIA TORNA QUINDI SULLE STRADE ITALIANE E NON CI SONO DUBBI CHE SARANNO MILIONI GLI APPASSIONATI CHE NON VORRANNO PERDERSI UNO SPETTACOLO ECCEZIONALE.

Dopo il febbrile lavoro di selezione, applicando rigorosi criteri qualitativi, la Commissione Selezionatrice ha sciolto ogni riserva giungendo al varo dell'elenco delle vetture accettate, il cui valore qualitativo, storico e sportivo è assai elevato. Allo scopo di ampliare la valenza storica di un parco vetture che nessun evento per auto d'epoca può vantare, oltre alle automobili tipiche della Freccia Rossa, i selezionatori hanno deciso di accettare altri 25 esemplari, per un totale di 450 vetture: si tratta di modelli rispondenti alle caratteristiche della Mille Miglia ma che, per vari motivi, non hanno partecipato negli anni canonici. Queste vetture, in gara a tutti gli effetti come le altre, prenderanno il via in una "Lista Speciale": l'unica differenza sarà costituita dalla mancata assegnazione del coefficiente di merito, in modo che la vittoria rimanga riservata ai modelli protagonisti della corsa dal 1927 al 1957. »



Sopra:  
Luigi Carlini,  
BUGATTI T 35A

Giulio Felloni,  
BUGATTI T 35A

Ezio Perletti e Riccardo  
Perletti, O.M. 665  
SUPERBA SS MM 2200 CC

1. Giuliano Cané,  
BUGATTI T 37
2. Albert Wetz,  
ALFA ROMEO 6C  
1750 GS ZAGATO
3. Silvia Marini,  
PORSCHE 356
4. John Houtkampe  
e Rutger  
Houtkamp, HEALEY  
SILVERSTONE

1000  
MIGLIA

5. Marco Gatta,  
Eugenio Piccinelli  
AMILCAR CGSS
6. Osvaldo Peli, FIAT  
508 BALILLA SPORT  
"COPPA D'ORO"
7. Massimo  
Amenduni Gresele e  
Fabrizio Vicari, ALFA  
ROMEO 6C 1500 SS  
MM ZAGATO
8. Bruno Ferrari,  
BUGATTI T 37





MILLE MIGLIA 2016

Paolo Maria Chersevani,  
ARNOLT BRISTOL



A completare una cifra mai raggiunta da nessun'altra competizione per vetture classiche, ci saranno ulteriori dieci automobili della "Categoria Militare", condotte da alti ufficiali delle diverse Armi delle Forze Armate Italiane, proprio come accadde alla Mille Miglia del 1952. Questi 440 capolavori di design e meccanica, costruiti prima del 1957, daranno vita a una kermesse automobilistica senza paragoni, lungo circa 1.800 km di strade italiane, che sarà resa ancor più affascinante da altre 150 automobili - prodotte dopo il 1958 - partecipanti al "Ferrari Tribute to Mille Miglia" e a "Mercedes-Benz Mille Miglia Challenge", riservati a vetture in prevalenza moderne delle due Case.

Tra vetture appartenenti a privati o quelle dei musei, saranno più di settanta gli esemplari che torneranno a Brescia dopo aver disputato almeno un'edizione della Mille Miglia, tra il 1927 e 1957. Tra le tante, citazione d'obbligo per la Ferrari 340 con la quale Gigi Villolosi vinse l'edizione del 1951 e un'Alfa Romeo 6C 2300 Pescara, appartenuta a Benito Mussolini, che disputò la Mille Miglia del 1936 con al volante Ercole Boratto, l'autista del duce. Come vuole la tradizione, il percorso ricalcherà in grandissima parte il tracciato storico e quest'anno, a grande richiesta, i concorrenti potranno scalare Futa e Raticosa prima di raggiungere Bologna.

### IL PERCORSO

La prima tappa, con partenza nel primo pomeriggio di Giovedì 19 Maggio, dopo il passaggio nel Parco Giardino Sigurtà di Valeggio sul Mincio, a Ravenna e Ferrara, si concluderà a Rimini.

Il giorno dopo, con gli attraversamenti di San Marino, Senigallia, Macerata e Recanati, porterà i concorrenti a Roma dove l'arrivo sarà posizionato in via Veneto.

Sabato il percorso dalla capitale resterà pressoché invariato fino alla Toscana, con pausa a Poggibonsi: dopo il Controllo di Piazzale Michelangelo a Firenze, soddisfacendo le tante richieste degli appassionati che ne hanno sempre affollati i tornanti, con un tifo da stadio, la Mille Miglia 2016 tornerà a scalare i Passi della Futa e della Raticosa, teatro di epiche imprese ad opera di assi del volante.

Massimo Ermini, BMW 328



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



La terza tappa sarà conclusa nuovamente a Parma, che lo scorso anno ha riservato una calorosa accoglienza ai partecipanti: da qui, la domenica mattina, i concorrenti faranno ritorno a Brescia, ripetendo l'arrivo all'ora di pranzo, tanto apprezzato negli scorsi due anni. Risalendo da Parma, la lunga carovana della Freccia Rossa attraverserà Cremona, proseguendo verso Nord. Preso atto dell'estremo gradimento sia degli equipaggi sia del folto pubblico, la Mille Miglia tornerà a disputare alcune prove nell'Autodromo Nazionale di Monza. Dal circuito brianzolo, ideato e fondato nel 1922 dal bresciano Arturo Mercanti, le vetture in gara attraverseranno Bergamo e quindi la Franciacorta, proseguendo nell'opera di promozione del territorio. Dalle 14 in poi, per l'ennesima volta, Viale Venezia vedrà abbassarsi la bandiera a scacchi sulla Freccia Rossa, come accadde del 1927.

### I VIP

Come ogni anno la Mille Miglia è anche l'occasione per portare a Brescia qualche star internazionale. Quest'anno i riflettori saranno puntati sostanzialmente su Kasia Smutniak, l'attrice e modella polacca che sarà al via su una Lancia Ardea guidata dal nostro socio Giovanni Mocerì. Oltre a lei le donne della Mille Miglia saranno Susie Wolff, in forza a Mercedes che guiderà una 300SL e Anna Kanakis che navigherà il marito Marco Merati Foscarini su una Porsche 356.

Abbastanza nutrita anche la pattuglia di piloti ex piloti: spazio quindi a Jacky Ickx, grande protagonista in Formula 1 negli anni Settanta che sarà in gara con una Porsche 550 Spyder mentre Ivan Capelli, ex pilota Ferrari e oggi presidente dell'Acì di Milano guiderà una Mercedes 300SL. Per concludere la pattuglia proveniente dal mondo dei motori non si può dimenticare Bernd Mayländer, il pilota della safety car in Formula 1 e Marco Vanoli, ex pilota svizzero impegnato nelle gare turismo. »



Andrea Ruggeri e Quirino Gnutti, PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER



Giovanni Mocerì, CHRYSLER



Piero Quercioli, FIAT BERNARDINI 1100 SILURO



Giuseppe Ambrosi,  
ALFA ROMEO 6C 1750 GS

Tutte le informazioni sulla "corsa più bella del mondo" sono disponibili su: [www.1000miglia.it](http://www.1000miglia.it)



LA GARA

La Mille Miglia per molti è la gara più importante dell'anno. Tra prove di regolarità e prove di media quest'anno la battaglia è assicurata. Come tradizione la sfida sarà sull'asse Italia-Argentina con Andrea Vesco su Alfa Romeo 1750 e Juan Tonconogy su Bugatti T40 a recitare il ruolo delle punte di diamante. Se loro sono i grandi favoriti la squadra degli outsider sarà formata da Giordano Mozzi su Alfa Romeo 1500, Michele Cibaldi su Gilco Mariani e dai bugattisti Giuliano Canè, Bruno Ferrari, Ezio Salviato e Carlos Sielecki. Le possibili sorprese? I piloti delle OM Alberto Riboldi e Luca Patron che potrebbero puntare ad un clamoroso podio con l'auto bresciana. II

- 9. Arturo Cavalli, LOTUS 11
- 10. Renato Gnutti, FERRARI 195
- 11. Angelo Strada, FIAT 508 BALILLA SPORT "MILLE MIGLIA"
- 12. Cap. Sergio Buraccini, FIAT 110 TV VIGNALE
- 13. Bruno Marini e Andrea Marini, RILEY SPRITE
- 14. Stefano Marzotto, LANCIA AURELIA B20 GT PININ FARINA 2000
- 15. Loes Van De Velde e Annemarie Van De Velde, TALBOT T 26

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

17. Florian Seidl, JAGUAR D-TYPE

18. Ezio Martino Salviato, BUGATTI T 40

19. Adriano Angelo Preti, PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER

20. Andreas Astaller, ARNOLT BRISTOL DELUXE

21. Franz Steinbacher, LANCIA ZAGATO

22. Alex Von Mozer, STANGUELLINI 1100 BERLINETTA BERTONE

23. Massimo Bettinsoli, FIAT 508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"



11



15



20



16



21



12



17



22



10



13



18



23



14



19



# MILLE MIGLIA 2016 EQUIPAGGI CLUB MILLE MIGLIA E BRESCIA CORSE

n°	Pilota / Driver	Naz.	Co-pilota / Co-Driver	Naz.	AUTOMOBILE / CAR	Anno/Y.
2	Ezio Perletti	I	CMM-BSC Riccardo Perletti	I	CMM-BSC O.M. 665 SUPERBA SS MM 2200 CC	1929
5	Alberto Riboldi	I	CMM Paolo Sabbadini	I	-- O.M. 665 SUPERBA TORPEDO 2000 CC	1926
18	Luigi Carlini	CH	CMM Raymond Jennings	GB	-- BUGATTI T 35A	1925
21	Giulio Felloni	I	CMM Riccardo Felloni	I	-- BUGATTI T 35A	1925
27	Marco Gatta	I	BSC Eugenio Piccinelli	I	BSC AMILCAR CGSS	1926
28	Maurizio Colpani	I	CMM-BSC Pietro Giuseppe Grumelli	I	BSC BUGATTI T 37	1926
31	Bruno Ferrari	I	CMM-BSC Ezio Sala	I	-- BUGATTI T 37	1927
32	Arturo Cavalli	I	CMM Petronilla Pezzotti	I	-- LANCIA LAMBDA TIPO 221 SPIDER CASARO	1927
36	Giovanni Luca Murru	I	CMM Massimo Destro Castaniti	I	-- B.N.C. 527 MONZA	1927
37	Giuliano Canè	I	CMM Klaus Peter Reichle	D	-- BUGATTI T 37	1927
38	Tiberio Cavalleri	I	CMM Cristina Meini	I	-- LANCIA LAMBDA TIPO 218 TORPEDO	1927
46	Massimo Amenduni Gresele	I	CMM Fabrizio Vicari	I	CMM ALFA ROMEO 6C 1500 SS MM ZAGATO	1928
48	Ezio Martino Salviato	I	CMM Maria Caterina Moglia	I	-- BUGATTI T 40	1928
51	Sergio Sisti	I	CMM Anna Gualandi	I	-- LANCIA LAMBDA TIPO 221 SPIDER	1929
56	Ferruccio Nessi	CH	CMM-BSC Carlo Nessi	CH	CMM-BSC RILEY BROOKLANDS 9HP	1928
58	Bruno Marini	I	CMM-BSC Andrea Marini	I	CMM BUGATTI T 40	1929
66	Albert Wetz	L	CMM Romain Colle	L	-- ALFA ROMEO 6C 1750 GS ZAGATO	1930
72	Ezio Stefano Piardi	I	BSC Marco Piardi	I	BSC ALFA ROMEO 6C 1750 GT CABRIOLET	1930
87	Norbert Abel	A	-- Franz Steinbacher	A	CMM S.I.A.T.A. FIAT 508 S SPIDER	1933
91	Macko Laqueur	NL	CMM Louk De Wilde	NL	-- LAGONDA M45 RAPIDE	1934
97	John Houtkamp	NL	CMM Rutger Houtkamp	NL	CMM LAGONDA M45 RAPIDE WORKS	1934
96	Osvaldo Peli	I	BSC Francesco Peli	I	-- FIAT 508 BALILLA SPORT "COPPA D'ORO"	1934
98	Gianmario Bariselli	I	CMM Massimo Molinari	I	-- LANCIA AUGUSTA BERLINA VIOTTI	1934
99	Massimo Bettinsoli	I	CMM-BSC Davide Peli	I	-- FIAT 508 CS COPPA D'ORO "BALILLA SPORT"	1934
100	Paolo Carlini	CH	CMM Alberto Martegani	CH	-- ALFA ROMEO 6C 2300 PESCARA SPORT SPIDER TOURING	1935
106	Loes Van De Velde	NL	CMM Annemarie Van De Velde	NL	-- LAGONDA M45 RAPIDE	1935
109	Angelo Strada	I	CMM Hisato Nonaka	J	-- FIAT 508 BALILLA SPORT "MILLE MIGLIA"	1935
114	Silvia Marini	I	CMM Saskia Stoeckelmann	D	-- RILEY 12/4 SPRITE	1936
116	Massimo Ermini	I	CMM Lapo Ermini	I	-- BMW 328	1937
135	Giovanni Mocerì	I	CMM Kasia Smutniak	PL	-- LANCIA ARDEA	1939
136	Giuseppe Ambrosi	I	CMM Paolo Merloni	I	-- BMW 328	1939
149	Gianfranco Mazzola	I	-- Alessio De Angelis	I	CMM FIAT 1100 S BARCHETTA ALA D'ORO	1947
157	Alex Von Mozer	NL	CMM Maarten Staps	B	-- STANGUELLINI 1100 BERLINETTA BERTONE	1948
175	Luca Bortolotti	I	CMM Maurizia Bompani	I	-- MASERATI A6 1500 BERLINETTA PININ FARINA	1949
176	Marco Becchetti	I	CMM-BSC Giorgio Becchetti	I	-- HEALEY 2400 SILVERSTONE D-TYPE	1949
179	Piero Quercioli	I	CMM Marco Monducci	I	-- FIAT BERNARDINI 1100 SILURO	1949
227	Romolo Becchetti	I	CMM Fabio Becchetti	I	CMM JAGUAR XK 120 OTS ROADSTER	1952
251	Stefano Marzotto	I	CMM Mauro Peruzzi	I	-- LANCIA AURELIA B20 GT PININ FARINA 2000	1953
263	Kurt Engelhorn	D	-- Florian Seidl	D	CMM JAGUAR D-TYPE	1955
266	Matteo Belotti	I	CMM Emiliano Monella	I	CMM PORSCHE 356 1500 SUPER	1953
267	Franco Indaco	I	CMM Massimo Saggini	I	-- LANCIA AURELIA B20 GT PININ FARINA 2500	1953

n°	Pilota / Driver	Naz.	Co-pilota / Co-Driver	Naz.	AUTOMOBILE / CAR	Anno/Y.
281	Renato Gnutti	I	BSC Benedetta Gnutti	I	-- FIAT 1100 TV PININ FARINA	1954
283	Andreas Astaller	D	CMM Andreas Pinzinger	D	-- ARNOLT BRISTOL DELUXE	1954
294	Paolo Maria Chersevani	I	CMM Valentino De Castello	I	-- ARNOLT BRISTOL	1954
327	Tarcisio Bonomi	I	BSC Simone Bonomi	I	BSC LANCIA AURELIA B24 S	1955
333	Andrea Ruggeri	I	BSC Quirino Gnutti	I	BSC PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER	1955
338	Gabriele Gnudi	I	CMM Marco Jannuzzi	I	-- PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER	1955
340	Adriano Angelo Preti	I	BSC Alessandro Preti	I	-- PORSCHE 356 1500 SPEEDSTER	1955
1M	Cap.le Massimo Zanin	I	-- Gen. C.A. Mario Righelo	I	CMM FIAT AR 51 CAMPAGNOLA	1952
4M	Cap. Sergio Buraccini	I	CMM C.M. Cosimo Convertini	I	-- ALFA ROMEO 1900 AR 51 "MATTIA"	1952

## I NOSTRI AMICI IN GARA I SOCI ALLA MILLE MIGLIA

Tra Fondatori, Ordinari e Onorari, saranno ben 50 i soci del Club Mille Miglia che prenderanno parte alla trentaquattresima edizione rievocativa della Mille Miglia (sigla **CMM**): si tratta di un autentico record. In più, tenuto conto che la "Freccia Rossa" ospita ad ogni uscita della Scuderia, sono indicati anche i loro nomi (sigla **BSC**). Su un totale di 21 soci della Scuderia Brescia Corse che prenderanno parte alla Mille Miglia 2016, 10 fanno parte di entrambi i sodalizi (sigla **CMM-BSC**).

Per il nostro Club si tratta 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.

In ogni caso, oltre ovviamente che al Presidente Aldo Bonomi, siamo grati a Valerio Marinelli, Presidente del Comitato Operativo di 1000 Miglia Srl, al Segretario Generale Giuseppe Cherubini, e Gian Pietro Belussi: i tre, tutti soci del Club Mille Miglia, hanno costituito la Commissione Selezionatrice della Mille Miglia 2016, insieme al socio onorario Marco Mottini, Presidente della Commissione Tecnica dell'ASI e Vicepresidente della medesima commissione della FIVA.

Segretario della Commissione è stato Paolo Mazzetti, Segretario Esecutivo del nostro Club. Oltre ai nomi che potete leggere in tabella, è da segnalare la partecipazione di Romana Fabbris al "Ferrari Tribute to Mille Miglia", con una Dino.



Marco Becchetti, HEALEY 2400 SILVERSTONE D-TYPE



Macko Laqueur, LAGONDA M45 RAPIDE



25



24



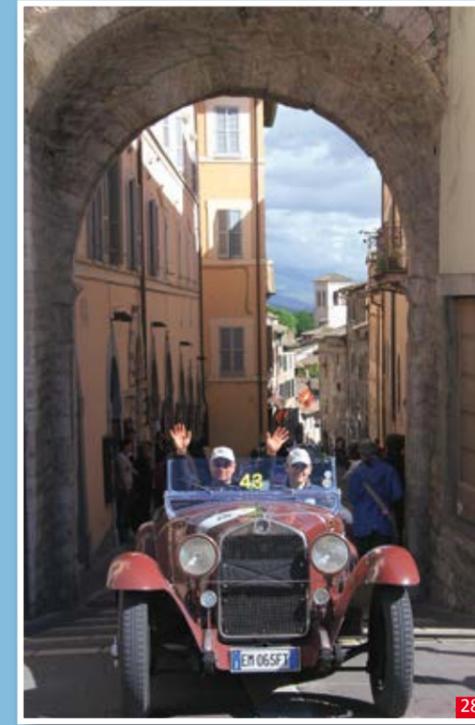
26



27

- 24. Alberto Riboldi,  
FIAT FLORIDA 1100 S
- 25. Matteo Belotti,  
PORSCHE 356 1500 SUPER
- 26. Tiberio Cavalleri,  
FIAT 508 S
- 27. Romolo Becchetti e Fabio Becchetti,  
JAGUAR XK 120 OTS ROADSTER

- 28. Ezio Stefano Piardi,  
ALFA ROMEO 6C 1750  
GT CABRIOLET
- 29. Gen. C.A.  
Mario Righete,  
ALFA ROMEO AR 51  
MATTA
- 30. Sergio Sisti,  
MG TB
- 31. Gianmario Bariselli,  
LANCIA AUGUSTA  
BERLINA VIOTTI
- 32. Tarcisio Bonomi,  
LANCIA AURELIA B24 S



28



30



31



29



32



Ferruccio Nessi e  
Carlo Nessi, RILEY  
BROOKLANDS 9HP



Luca Bortolotti,  
MASERATI A6 1500  
BERLINETTA  
PININ FARINA

UN AMICO CI HA LASCIATO

di Paolo Mazzetti

# ADDIO A ROBERTO GABURRI

**TUTTI COLORO CHE HANNO FREQUENTATO LA MILLE MIGLIA DEGLI ULTIMI VENTICINQUE ANNI HANNO PRIMA O POI INCONTRATO QUELL'UOMO CALVO E MINUTO DAI TRATTI GENTILI, PER ANNI AL VOLANTE DI UNA VETTURA D'EPOCA E POI, DAL 2012, SUL PALCO DI VIALE VENEZIA A BRESCIA A SALUTARE CON LA BANDIERA IN MANO LA PARTENZA E L'ARRIVO DEI CONCORRENTI.**

Si chiamava Roberto Gaburri e opponeva all'apparenza esterna di un fisico da fantino una grandezza interiore provocata da un dono speciale: quello di ispirare fiducia e simpatia. Nel mondo così conflittuale del terzo millennio, Roberto rappresentava un'autentica eccezione per la sua capacità di andare d'accordo con tutti. Litigare con lui era davvero difficile, grazie al suo modo di fare autenticamente bonario e a un self-control invidiabile. Il suo modo di fare cortese risultava apprezzato e credibile perché era facile intuire quanto fosse veritiero, essendo alimentato da autentiche doti di signorilità e pacatezza, senza essere disgiunto da forza di carattere.

Dopo la sua scomparsa, avvenuta il 21 gennaio 2016, i social network e le e-mail del Club Mille Miglia e della Scuderia Brescia corse sono stati sommersi da messaggi di cordoglio, tutti con un comun denominatore, il ricordo di colui che viene sempre definito con una di queste due parole: signore e gentiluomo.

Gaburri aveva 74 anni, portati assai bene; originario di Pozzolengo, nell'entroterra a sud del Lago di Garda, era diventato valtrumplino d'adozione, avendo aperto la sua agenzia di assicurazioni a Gardone Valtrompia, dove risiedeva da decenni. La sua passione per le vetture d'epoca risale alla fine degli anni Ottanta, quando cominciò a partecipare alle gare con la sua Abarth 750 Zagato azzurra.

Nel 1993, fu tra gli appassionati che ridiedero vita alla Scuderia Brescia Corse, inoperosa dal 1976. Da allora, Roberto fu sempre consigliere e tesoriere della celebre scuderia bresciana, cariche che ricopriva ancora oggi.

Nel corso degli anni - con vetture di grande blasone come Abarth, Ermini 1100 Sport e O.M. 665 - ha preso parte a centinaia di gare di regolarità in Italia ed Europa.

La sua passione più grande è sempre stata la Mille Miglia: nelle oltre venti edizioni cui ha partecipato, gli è mancata solo la vittoria, sfiorata nel 1994 quando chiuse al secondo posto.

Nel 2012, è stato tra i fondatori e il primo Presidente di 1000 Miglia Srl, società voluta dall'Automobile Club di Brescia per organizzare la corsa della Freccia Rossa.

In seguito, Roberto Gaburri fu nominato Presidente pure di ACI Brescia, divenendo Presidente Onorario del Club Mille Miglia, del quale già era consigliere.

Pur orgoglioso di essere a capo della "corsa più bella del mondo", Gaburri si dichiarò sempre rammaricato del fatto che la sua carica gli imponesse di non partecipare alla gara, lasciando in garage la OM 665 Superba che aveva acquistato perché costruita a Brescia e prima vettura vincitrice la Mille Miglia, nel 1927.

La sua carica umana, congiuntamente a disponibilità e competenza, l'ha reso negli ultimi anni un'icona della Mille Miglia, conosciuto e apprezzato in molte parti del nostro pianeta. La malattia che l'ha stroncato è stata inesorabile quanto rapida: nel novembre dello scorso anno, apparentemente in ottima forma, aveva partecipato a un raduno del Club Mille Miglia, guidando la sua Porsche 356 cabrio fino a Trieste. A dicembre, aveva fatto le sue ultime apparizioni pubbliche, alle cene di fine anno della Scuderia Brescia Corse e del Club Mille Miglia.

Dell'amico Roberto Gaburri, vanno ricordate le doti umane e la competenza con cui si è sempre adoperato per l'organizzazione della Mille Miglia, sin dalla fondazione di 1000 Miglia Srl, dei cui risultati di successo è stato tra i maggiori artefici. Sgomenti e addolorati, i soci del Club della Mille Miglia, si sono stretti alla moglie Luigia e alle tre figlie, Elisabetta, Maria e Benedetta per la scomparsa del caro amico e socio Roberto, protagonista del ritorno a Brescia della Freccia Rossa, che ricorderanno sempre con affetto, stima e gratitudine. ■■



# I QUATTRO ANNI DI VITA DI 1000 MIGLIA SRL RIGORE E PASSIONE GARANTISCONO I RISULTATI

**QUATTRO ANNI ORSONO, QUALCUNO INSINUAVA CHE LA SCELTA DI ACI BRESCIA DI GESTIRE LA MILLE MIGLIA TRAMITE UNA PROPRIA SOCIETÀ SAREBBE RISULTATA FALLIMENTARE. OGGI, QUANDO I NUMERI DIMOSTRANO CHE L'IDEA È STATA VINCENTE, LA RIVISTA DEL CLUB MILLE MIGLIA - CHE NON HA MAI DUBITATO - RINGRAZIA TUTTI COLORO CHE HANNO DETERMINATO IL SUCCESSO DELLA "CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO" FACENDOVÌ CONOSCERE CHI OPERA QUOTIDIANAMENTE IN VIA ENZO FERRARI.**

Il Presidente della società che organizza la Mille Miglia, Aldo Bonomi, ha recentemente dichiarato: «La prima responsabilità degli amministratori di una società, per di più pubblica com'è 1000 Miglia Srl, essendo interamente partecipata dall'Automobile Club di Brescia, è quella di porre attenzione al bilancio, garantendo all'azionista unico gli introiti stabiliti, necessari per la conduzione di un Ente qual è ACI Brescia. Anche per la mia formazione imprenditoriale, non verrò certo meno a questi impegni: tuttavia, non posso separare dal mio incarico l'autentica passione che nutro per la Freccia Rossa, ereditata dai racconti di mio padre e mio zio». In queste parole c'è l'essenza della concretezza tutta

bresciana della nostra corsa, che non avrebbe successo se non potesse sommare alle capacità organizzative, manageriali e imprenditoriali l'autentica passione di chi la conduce. «Il nostro desiderio è sempre stato non solo di riportare a Brescia la Mille Miglia ma pure di operare affinché i benefici effetti della manifestazione ricadessero sulla nostra provincia - continua Bonomi -. Per questo, nel giugno del 2012 decidemmo di dare il via a 1000 Miglia Srl: quattro anni più tardi, i risultati di bilancio confermano che questa idea ha fornito maggiori risorse economiche all'Automobile Club Brescia. Tutto ciò, non si deve dimenticare,

Andrea Dalledonne, AD di 1000 Miglia Srl, con il Presidente e il Vicepresidente del Club, Alfredo Coppelotti e Giovanni Corazza, e Franca Boni



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

Sotto: L'attuale CdA di 1000 Miglia Srl: Piergiorgio Vittorini, Emilio Bordoli, Aldo Bonomi, Franco Gussalli Beretta, Andrea Dalledonne e il sindaco Leonardo Cossu

nonostante un lungo periodo di commissariamento e le vicende giudiziarie dell'Ente proprietario, che hanno sempre impedito a 1000 Miglia Srl di pianificare la propria attività su progetti e accordi pluriennali, come naturale per qualsiasi attività».

A confermare che il Direttivo di ACI Brescia, all'epoca presieduto dallo stesso Bonomi, è stato lungimirante sono i numeri: i dati dello scorso bilancio confermano il buon andamento della gestione di 1000 Miglia Srl, con una forte crescita nei primi tre anni di attività. Il 2015 ha chiuso con un fatturato di 8 milioni, 85 mila Euro, rispetto ai 7 milioni 620 del 2014, con un incremento del 34% rispetto al 2013 (6 milioni 33 mila). Nel triennio 2013-15, 1000 Miglia S.r.l. ha realizzato un patrimonio netto complessivo pari al valore di 1 milione 870 mila Euro, passando dai 168 mila euro del 2013 ai 675 mila del 2014, con un incremento tra il 2013 e il 2015 del 1013%, e un valore assoluto di 1,7 milioni. Nel medesimo triennio, 1000 Miglia Srl ha inoltre corrisposto ad ACI Brescia royalties e canoni di affitto per 4 milioni 440 mila euro,

di cui 1 milione 634 mila euro nel solo 2015, mentre la gestione precedente (ATI), nell'arco temporale 2010 - 2012, aveva corrisposto ad ACI Brescia 3 milioni 202 mila euro. 1000 Miglia ha, di fatto, corrisposto all'Ente un importo, per royalties e canoni di affitto, di circa 1 milione 250 mila euro superiore a quanto versato dalla gestione precedente (ATI), con un incremento del 39%.

Il Vicepresidente, Franco Gussalli Beretta, commenta: «Le performance reddituali e finanziarie realizzate nel periodo 2013-2015 costituiscono parametri di riferimento per una valutazione economica complessiva della società e del brand: secondo una stima tecnico-economica, nel triennio in considerazione tale valore è significativamente cresciuto, passando da zero a 40 milioni di euro».

Tutti questi dati sono riconducibile a un'ottima gestione della società, che in questi anni ha avuto tre presidenti: il compianto, e ricordato da tutti con infinita stima, Roberto Gaburri, seguito da Valerio Marinelli e quindi da Aldo Bonomi. »

Il Segretario Generale del Comitato Operativo, Giuseppe Cherubini, con il compianto amico Roberto Gaburri



L'atto di costituzione di 1000 Miglia Srl: Eleonora Vairano e Aldo Bonomi, Direttore e Presidente di ACI Brescia, il notaio Antonella Rebuffoni e il Presidente e il Vicepresidente di 1000 Miglia S.r.l., Roberto Gaburri e Valerio Marinelli. Tutti i tre fondatori si sono succeduti nella carica di presidente

Francesca Parolin,  
Coordinatore Generale dell'evento



Camilla Mattanza,  
Administration & Human Resources

Marco Makaus



Fulvia Loda Gelmini,  
Marketing



Valentina Alghisi,  
Segreteria Organizzativa



Luca Squintani, Responsabile  
dell'area Operations



Andrea Paladino,  
Marketing



Elisa Ferrari, Segreteria  
Organizzativa



Pietro Spada, Administration



Valentina Bracalello



Lara Rota Gelpi, Ufficio  
Legale



Enzo Raisi, Responsabile  
Tribute e Challenge



Vincenzo  
Mannarino, Ufficio  
Tecnico-sportivo



Paolo Cicogna, Ufficio  
Acquisti



Paolo Tomaselli, Ufficio  
Tecnico-sportivo



Marcello  
Ferrari, Ufficio  
Tecnico-  
sportivo



Lucio De Mori, Direttore  
di Gara

Al fianco di tutti i presidenti c'è sempre stato l'Amministratore Delegato Andrea Dalledonne, bolognese appassionato di ciclismo che - arrivato su incarico dell'allora Commissario di ACI Brescia, il Prefetto Matteo Piantedosi - ha inevitabilmente subito il fascino della Freccia Rossa.

«Abbiamo iniziato a lavorare nel 2012, senza un solo contratto attivo - spiega Dalledonne -. Oggi, 1000 Miglia è una realtà che vale 40 milioni di euro, priva di debiti, con un utile netto che la pone tra le migliori aziende del Paese. Abbiamo costruito tutto ciò senza richiedere o ricorrere ad ulteriori contributi da parte del Socio, rispetto al capitale inizialmente versato. Tutt'altro: oggi il 10% del valore della Società sarebbe sufficiente ad azzerare il debito della nostra controllante. La scelta di costituire 1000 Miglia S.r.l. è stata dunque vincente, in quanto ha consentito alla società ed all'azionista di massimizzare l'utile marginale. Si è basata su una strategia di lungo termine ed una gestione sana, trovando solido supporto nel lavoro di tutti: dipendenti, collaboratori, partecipanti e con il fondamentale apporto dei nostri sponsor. In definitiva, un gruppo di cui siamo orgogliosi e che desideriamo oggi ringraziare». ||



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](http://www.mastgruppo.it)  
[www.mastsport.com](http://www.mastsport.com)

Since 2010 a partner and supporter of





# ALFREDO COPPELLOTTI

## NUOVO PRESIDENTE DEL CLUB MILLE MIGLIA

di Luisa Pedretti

**CON IL NUOVO ORDINAMENTO DEL CLUB, CHE PREVEDE UN "CONSIGLIO DI SORVEGLIANZA", COMPOSTO DAI SOCI FONDATORI, E UN "CONSIGLIO DI GESTIONE", SONO STATE MODIFICATE LE CARICHE. DI FATTO, DESIDERANDO TUTTI I SOCI CHE IL PRESIDENTE DEL CLUB SIA UN FONDATORE, CHI PRESIEDE IL CONSIGLIO DI SORVEGLIANZA PRESIEDE PURE IL CLUB. PER TANTO, LA CARICA PIÙ ALTA DEL CLUB È ORA CONFERITA AD ALFREDO COPPELLOTTI, CLASSE 1931, MENTRE MARIO OMATI, PRESIDENTE USCENTE, È STATO NOMINATO PRESIDENTE ONORARIO. CONOSCENDO LA SUA SENSIBILITÀ PER IL GENTIL SESSO, LA FRECCIA ROSSA HA INVIATO LUISA PEDRETTI A INTERVISTARLO. ECCO, DI SEGUITO, L'INTERVISTA RACCOLTA DA LUISA.**

**G**li occhi brillano, la voce quasi trema, la mente vola, trascinata da un'infinità di ricordi. Alfredo Coppelotti, gentiluomo d'altri tempi, freme quando parla di automobili e velocità, «Quando sento un motore che sgasa mi viene la pelle d'oca», confida con l'espressione sorniona di un bambino.

E non potrebbe essere altrimenti visto che le automobili sono state la passione della sua vita, ereditata dal papà, e coltivata ogni volta che ha potuto.

«La prima volta che ho visto con i miei occhi la Mille Miglia avevo 8-9 anni, era l'aprile del 1940. Mio padre era mancato da non molto e mio nonno, che pure non amava le auto, figuriamoci che neppure aveva la patente, pensò di portarmi a vedere la partenza della gara. Fu amore a prima vista - racconta -.

Non posso dire che in quel momento decisi di diventare anch'io pilota, ero troppo piccolo, ma sicuramente quell'atmosfera, la guerra era già scoppiata ma ricordo, francesi e tedeschi in gara tutti insieme, e il rombo dei motori mi entrarono nel sangue».

E pensare che la prima volta di Alfredo Coppelotti al volante di una vettura in gara alla Mille Miglia, nel 1953, Categoria Turismo Normale, fu un dolore per la mamma, a tal punto che per sei mesi lei non gli rivolse la parola ma gli scrisse solo qualche biglietto. «Era preoccupatissima - ricorda - perché ci eravamo iscritti insieme io, che avevo all'epoca 22 anni, e mio fratello Giuseppe, che ne aveva quattro di più. Già aveva perso da tempo mio padre, e aveva paura che potesse succedere qualcosa



Alfredo Coppelotti alle premiazioni della Mille Miglia, sul palco del Teatro Grande con, da sinistra, il nostro proboviro Valerio Marinelli, attuale Presidente del Comitato Operativo della Mille Miglia, il Sindaco di Brescia on. Emilio Del Bono, il Presidente di ACI Brescia, Piergiorgio Vittorini e - alla sua sinistra - Nicola Fabiano.



anche a noi. Eppure gareggiavamo su una Fiat 500 C, la Topolino per intendersi, che non era certo un'auto pericolosa. Per fortuna poi, con gli anni, si è abituata all'idea e non c'è più stato problema, ha smesso di ostacolarci».

E sorride con affetto, come per scusarsi una volta in più, anche a tanti anni di distanza, dei brutti pensieri causati alla madre. Complessivamente, Alfredo Coppelotti ha partecipato a tre edizioni della Mille Miglia di velocità, poi ci ha pensato l'amore ad allontanarlo dalle corse. «Mi sono fidanzato e a 27 anni mi sono sposato, allora ho deciso di interrompere la partecipazione alle gare. Dovevo dedicarmi al lavoro di commercialista, non mi avanzava tempo. Ma la passione per i motori è rimasta solo sopita ed appena è stato possibile ho ricominciato a gareggiare. Dal 1989, ho partecipato a quattro edizioni della Mille Miglia storica ed a numerose rievocazioni, inclusa la Coppa Franco Mazzotti, nata proprio per volontà del Club Mille Miglia per far rivivere il circuito del 1° Gran Premio Brescia delle Mille Miglia, Brescia-Cremona-Mantova-Brescia».



È di lunga data, dunque, la passione di Alfredo Coppelotti per le belle auto, e non se ne intravede la fine. Tra i fondatori del Club Mille Miglia, ad aprile ha accettato la carica di Presidente del Consiglio di Sorveglianza. «Sono trent'anni che ogni mattina vengo qui, nella sede del Club, per seguire le pratiche e tutto ciò che c'è da fare. Sinceramente sogno un po' più di tempo libero per dedicarmi all'organizzazione dell'archivio delle mie fotografie della Mille Miglia. Ma mi rendo conto che ormai, qui nel Club, siamo rimasti solo in 27 soci fondatori, e di questi solo 8 o 9 ancora operativi. Allora offro la mia disponibilità. Mi rassicura il fatto che si stia pensando al futuro affiancando al Consiglio di Sorveglianza anche quello di Gestione, con gente giovane e nuove forze.»





*Comunque, sono contento di vedere che ci sono ancora tante persone che credono nei valori che la Mille Miglia ha incarnato e che vogliono impegnarsi per tenerli vivi. Oggi i membri del Club sono quasi 300 e ci sono anche svariati stranieri, meglio così!».*

*Inevitabile la domanda: ma quando vi trovate tra voi, che avete corso la Mille Miglia di velocità, di cosa parlate e cosa dite della gara d'oggi? «Quando ci ritroviamo, naturalmente ricordiamo i vecchi tempi, le gare, lo spirito di un tempo. Per questo mi manca Arrigo Cocchetti! La sua competenza, la sua forza, la sua energia erano inesauribili; quando ho partecipato con lui non ci si poteva mai fermare, bisognava sempre correre, andare avanti... La Mille Miglia oggi? È giusto che ci sia e non potrebbe essere diversa: ci sono tanti regolamenti da rispettare, primo tra tutti quello della sicurezza, le responsabilità si moltiplicano, ma la gara originale era tutta un'altra cosa!*



Alfredo con la moglie Paola

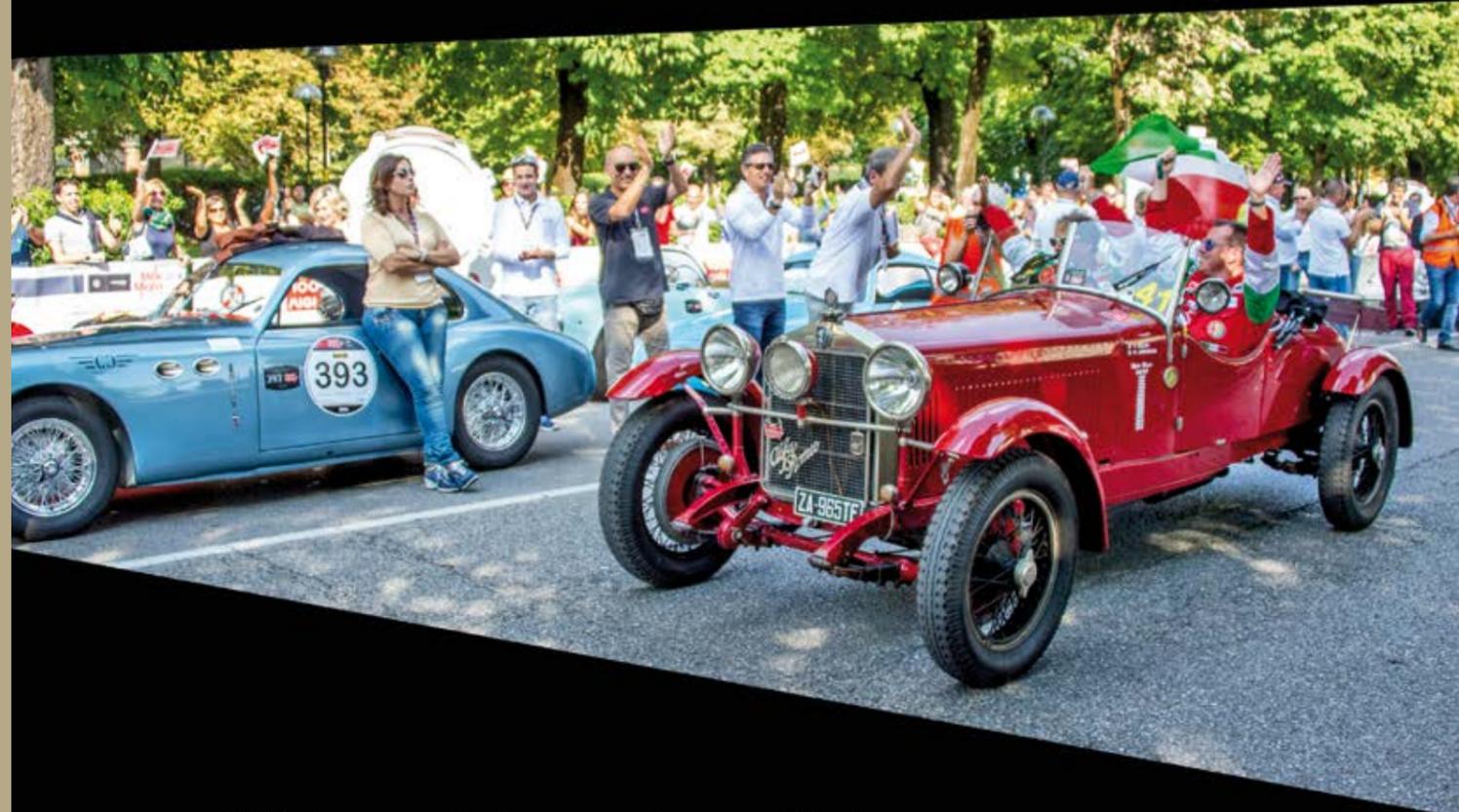
*Certo anche oggi ci si stanca, ma ci si può fermare e riposare. La Freccia Rossa oggi è sostanzialmente un raduno affascinante di auto d'epoca, un museo viaggiante che per questa sua caratteristica può essere ammirato nei luoghi più belli di mezza Italia. Una volta invece si partiva e si arrivava, si correva, non c'erano mezze misure».*

*La Mille Miglia, lo sappiamo, si nutre di agonismo e bellezza. In questo contesto che ruolo ricoprono i "personaggi", i cosiddetti vip? «Ah beh, quelli ci sono sempre stati. Ricordo Rossellini partito regolarmente e poi fermatosi a Roma perché la moglie, Ingrid Bergman, pretese che non proseguisse. Ma è giusto che i vip ci siano, danno lustro alla gara. Non dimentichiamoci che il pubblico è protagonista tanto quanto i piloti con le loro automobili, almeno per il mio punto di vista. E il pubblico è tanto più numeroso e appassionato quanto più richiamo si riesce a creare intorno alla gara, e i vip dunque sono fondamentali, oggi come allora».*

*Alfredo Coppelotti, il cuore che ancora batte seguendo il ritmo del motore e accarezzando le curve delle carrozzerie, un sogno nel cassetto ce l'ha, riferito alla Mille Miglia? «Come no! Vorrei tanto che si riuscisse a realizzare l'idea che Giannino Marzotto aveva ipotizzato, cioè ridare vita alla Mille Miglia di velocità! Lui aveva pensato di rifarla con macchine diesel veloci, anche per favorire il progresso tecnologico di questo tipo di motori. Poi non se ne è fatto niente. Ma io vorrei tanto poter partecipare ancora una volta ad una Mille Miglia di velocità, a bordo di una Subaru, la marca di auto che guido quotidianamente da alcuni anni, con l'esperienza che ho oggi... Questo è il mio sogno!».*

*E gli occhi continuano a brillare. ■■*

**VG**  
INDUSTRIAL COMPONENTS



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

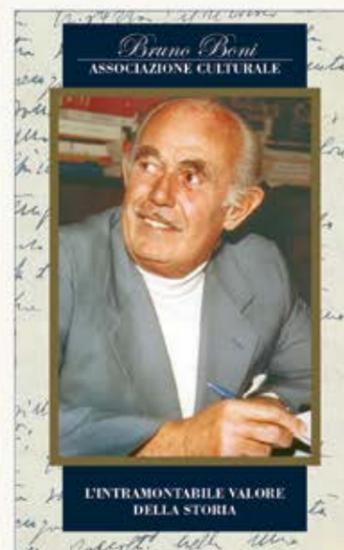
Con una piattaforma logistica di uffici tecnici e commerciali, un magazzino e un laboratorio qualità specializzato, VG V non si accontenta di partecipare alla competizione globale ma vuole vincere e far vincere i suoi partner.

**V.G.V. S.r.l.**  
Via Isorella, 49/51  
25012 Calvisano (BS)  
Tel +39 030 9934010  
Fax +39 030 9934372  
info@vgvsrl.com



# IV CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI

Iscrizione online su [www.brunoboni.it](http://www.brunoboni.it)



Con il patrocinio di:



1000MIGLIA srl

19/22  
MAGGIO  
2016

Sponsor Tecnico:



UBI Banco di Brescia

BRESCIA, LA MILLE MIGLIA TRA LA GENTE

# IV CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI MILLE MIGLIA 2016

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

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



CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI



In alto: Bruno Boni in Viale Venezia all'ultima Corsa della Mille Miglia del 1957

Sotto: Le immagini premiate all'edizione 2015 del Concorso fotografico, nel Salone Vanvitelliano di Palazzo Loggia



In alto: Bruno Boni con Giovanni Canestrini in un Convegno sulla Mille Miglia del 1969 alla Camera di Commercio di Brescia

Sotto: Il Presidente dell'Associazione Roberto Boni, intervista alla premiazione del Concorso a Palazzo Loggia lo scorso anno



Per iscriversi al concorso è sufficiente compilare il form disponibile sul sito Internet [www.brunoboni.it](http://www.brunoboni.it), dal 1 maggio al 31 maggio: cercando di evocare la popolarità della corsa, l'organizzazione ha deciso di non dividere fotoamatori e professionisti che potranno partecipare utilizzando la tecnica di scatto che preferiscono e lo strumento con cui si trovano più a loro agio. Che sia una reflex di ultima generazione o un comune smartphone, l'importante sarà riuscire a "indovinare" lo scatto che in sé sappia riassumere creatività e passione per la corsa più bella del mondo.

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

Le premiazioni del concorso si terranno il giorno 18 giugno 2016, alle 11 a Palazzo Loggia e i

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

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



© Leonardo Gioia: acclamazione per l'arrivo della 1000 Miglia

PRIMO CLASSIFICATO 2015



### Iscrizione online gratuita su [www.brunoboni.it](http://www.brunoboni.it)

#### REGOLAMENTO

- Iscrizione compilando il modulo di adesione online dal 1 maggio 2016
- Ritiro Pass Photo Ufficio Stampa Mille Miglia il 18 e 19 maggio 2016
- Invio di una foto a [1000miglia2016@gmail.com](mailto:1000miglia2016@gmail.com) dal 18 al 31 maggio 2016
- Premiazione Salone Vanvitelliano - Palazzo Loggia ore 11 del 18 giugno 2016

#### PREMI

- 1° Premio Trofeo Vittoria Alata Automobile Club Brescia Nikon D3300-Fotocamera Reflex Digitale - Obiettivo Nikkor 18/55VR, offerta da Photò 19
- 1° Premio Speciale alla brescianità - Coppa Argento Famiglia Boni
- 2° Premio Coppa UBI Banco di Brescia - Orologio Club MM Franco Mazzotti
- 3° Premio Targa Comune di Brescia e Zainetto fotografico
- 4° Premio Coppa Associazione Bruno Boni e abbigliamento Mille Miglia
- 5° Premio Coppa Associazione Bruno Boni e abbigliamento Club MM Franco Mazzotti
- 6° al 15° Premio Coppe Banco di Brescia



A tutti i premiati Diploma e Catalogo MM



Roberto Onofri e Piergiorgio Vittorini, Vice e Presidente di ACI Brescia, nello Stand del Club nell'edizione della Mille Miglia 2015 che ha ospitato anche il Concorso fotografico Bruno Boni

Porte  
importanti



Porta sezionale modello IRIS

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

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

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

www.peliportesezionali.it  
info@peliportesezionali.it

 **Peli**  
Portesezionali

# TARGA FLORIO 2016

AI SOCI DEL CLUB, MOCERI E BONETTI,  
L'EDIZIONE NUMERO 100

**«CONTINUE LA MIA OPERA PERCHÉ L'HO  
CREATA PER SFIDARE IL TEMPO».**

La frase che Vincenzo Florio, creatore della Targa Florio, forse non avrebbe mai immaginato di poter sentire ancora attuale nel terzo millennio. Dal 5 all'8 maggio però quella straordinaria invenzione di inizio Novecento si è tramutata in un evento storico che ha portato sulle Madonie, teatro della gara più antica d'Italia, quasi 500 macchine. C'erano le auto del rally, quelle storiche, le vetture da corsa che negli anni Sessanta e Settanta accendevano la Targa Florio e che domenica sono state protagoniste dell'Historic Speed, una sorta di mostra dinamica. Non sono mancate nemmeno decine di Ferrari, protagoniste di un Tribute che ha voluto porgere omaggio alla centesima edizione di una gara dagli straordinari contenuti simbolici. In mezzo ad un tripudio di entusiasmo e motori rombanti (secondo le stime davanti alle tribune di Cerda domenica mattina c'erano oltre ventimila persone) il Club Mille Miglia Franco Mazzotti era degnamente rappresentato: dai soci onorari Ninni Vaccarella, tre volte vincitore della Targa Florio, e da Sandro Munari, anche lui socio onorario del Club. »



TARGA FLORIO 2016



La Fiat 508C del  
1939 dei nostri soci  
Giovanni Moceri  
e Daniele Bonetti  
impegnata sulle  
strade siciliane

Oltre a loro non sono mancati altri tre soci del Club, i regolaristi Giovanni Mocerì navigato da Daniele Bonetti su una Fiat 508C del 1939 e Tiberio Cavalleri, a sua volta affiancato dalla moglie Cristina Meini a bordo di una Fiat 1100Tv del 1957. Valore aggiunto per il nostro club è stato il successo di Giovanni Mocerì e Daniele Bonetti che hanno condotto la gara per tutti gli ottocento chilometri di percorso concludendo nettamente davanti ai bresciani Andrea Vesco e Andrea Guerini su Fiat 508S e a Mario Passanante e Annamaria Pisciotta che hanno conquistato il podio su una Fiat 1100/103 del 1955. Per Cavalleri un ottimo sesto posto finale dopo una gara condotta su buoni livelli. "È una grande soddisfazione vincere l'edizione numero 100 della Targa Florio - ha commentato Mocerì alle premiazioni - : una gara eccezionale, un evento straordinario che ha adeguatamente celebrato uno dei capisaldi della storia del motorismo mondiale".

A destra: La Fiat 508C del 1939 di Mocerì e Bonetti.

Sotto: La Fiat 1100 TV del 1957 del socio Tiberio Cavalleri, sesto al traguardo con la moglie Cristina Meini



# AutoClass

## Sogni in movimento

Mille Miglia



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



# LA MILLE MIGLIA DEL 1958

## "UNA RONDINE NON FA PRIMAVERA"

di Antonio Alessio Vatrano

Foto: Archivio [www.automobilivatrano.it](http://www.automobilivatrano.it)

DOPO I FUNESTI EVENTI ACCADUTI TRA CERLONGO E GUIDIZZOLO SULLA MANTOVA/ BRESCIA, CHE VIDERO COME PROTAGONISTI DI QUESTO BRUTTO EPISODIO LA FERRARI N° 531 GUIDATA DALLO SPAGNOLO ALFONSO DE PORTAGO E DAL COPILOTA EDMUND GURNER NELSON, SI PENSÒ AD UNA VERA E PROPRIA ESTINZIONE DELLA CORSA BRESCIANA QUANDO, IN PREDÀ ALL'ISTINTIVO AGIRE DETTATO DALLE EMOZIONI, SI DECISE DI FERMARE LE CORSE SU STRADE APERTE. DEL RESTO, COME POI ACCADDE REALMENTE, LA MILLE MIGLIA NON TORNÒ PIÙ AD ESSERE L'INIMITABILE CORSA NATA NEL 1927 E CRESCIUTA SINO ALLA SUA ULTIMA EDIZIONE DEL '57.

Quella del 1958 fu "una rondine che non fa primavera", l'ultimo scatto di reni di una competizione che ha segnato la storia, mentre le edizioni della Mille Miglia che si susseguirono dal '57 in poi non furono neanche l'ombra di quelle che si corsero tra il 1927 ed il 1957, trattandosi solo di un momento transitorio con l'applicazione di una nuova formula, prima del ritorno alla vecchia ed amata 1000 Miglia che non avvenne mai più.

La decisione di abbandonare la "Corsa più bella del mondo", però, non fu presa da alcuni degli organizzatori storici, i quali tentarono -per quanto possibile- di tenere vivo il ricordo della 1000 Miglia, in attesa che giungessero tempi migliori. Tra costoro si annovera uno degli storici fondatori Renzo Castagneto ed il sindaco di Brescia Bruno Boni. Sull'organo ufficiale del Club della 1000 Miglia, "La Voce dell'Automobilista" del Marzo/Aprile 1958, è possibile leggere le informazioni relative all'approvazione del Regolamento da parte

della CSAI ma non della data di svolgimento. Questo aspetto piuttosto singolare non è legato a presunte colpe della CSAI, bensì ad alcuni clubs stranieri che in modo poco cavalleresco fecero ostruzionismo sulla data di svolgimento. Il 1958 consegnò, dunque, un nuovo regolamento, un nuovo percorso ed un nuovo approccio alla competizione. Le modifiche apportate al percorso costituiscono indubbiamente una delle novità più impattanti, con partenza da Brescia e transito attraverso importanti città d'Italia, come Trento, Belluno, Trieste, Gorizia, Udine, Bolzano, Sondrio, Bergamo e, infine, rientro a Brescia, per una percorrenza di 1593 km per le 111 vetture partite.

I vincitori di quell'anno, nelle Categorie principali, furono:

#### Turismo Classifica Fino a 2000 CC.

1. Turri-Cocchetti, Alfa Romeo 1900 TI 1.01'45"
2. Vanini-Martignon, Alfa Romeo 1900 TI 1.01'49"
3. Trautmann-Trautmann, Citroen DS 19 1.03'31"

#### Gran Turismo Casse oltre 2000 CC.

1. Taramazzo-Gerino, Ferrari 250 GT 55'02"
2. Villotti-Zampiero, Ferrari 250 GT 56'27"
3. Papis-Crivellari, Ferrari 250 GT 57'31"

In chiusura riproponiamo la felice citazione di Carlo Biscaretti che, nell'articolo dal titolo "W la Mille Miglia risorta!" apparso sul numero unico della Mille Miglia del 1958, augurava così a Renzo Castagneto una buona fortuna: «Vecchio amico Castagneto, sfodera ancora la tua vecchia bandiera di mossiere, dai l'avvio e se la fatidica bombetta è sempre in vita, dalle una lustratina e mettila in capo!, avrà ancora molto lavoro da fare.» ||





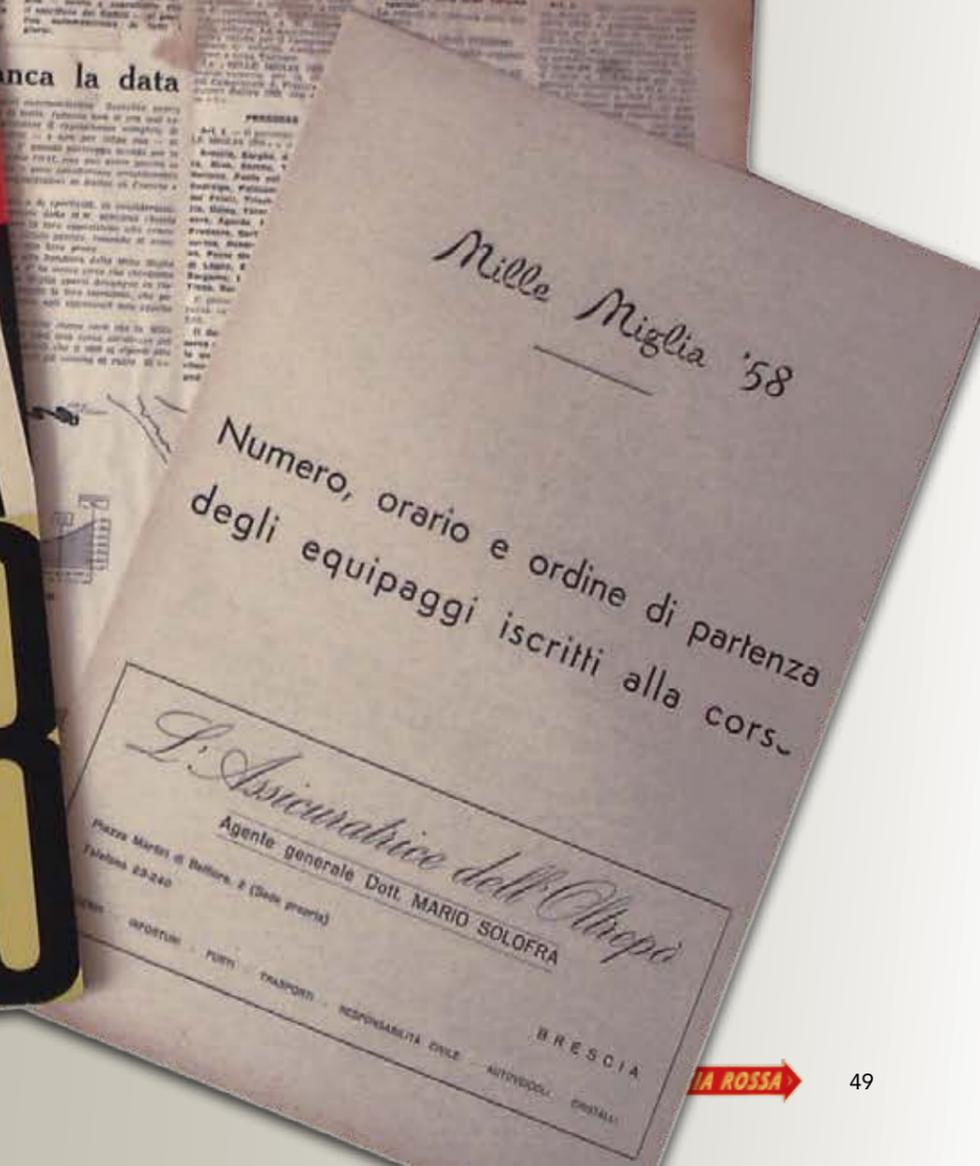
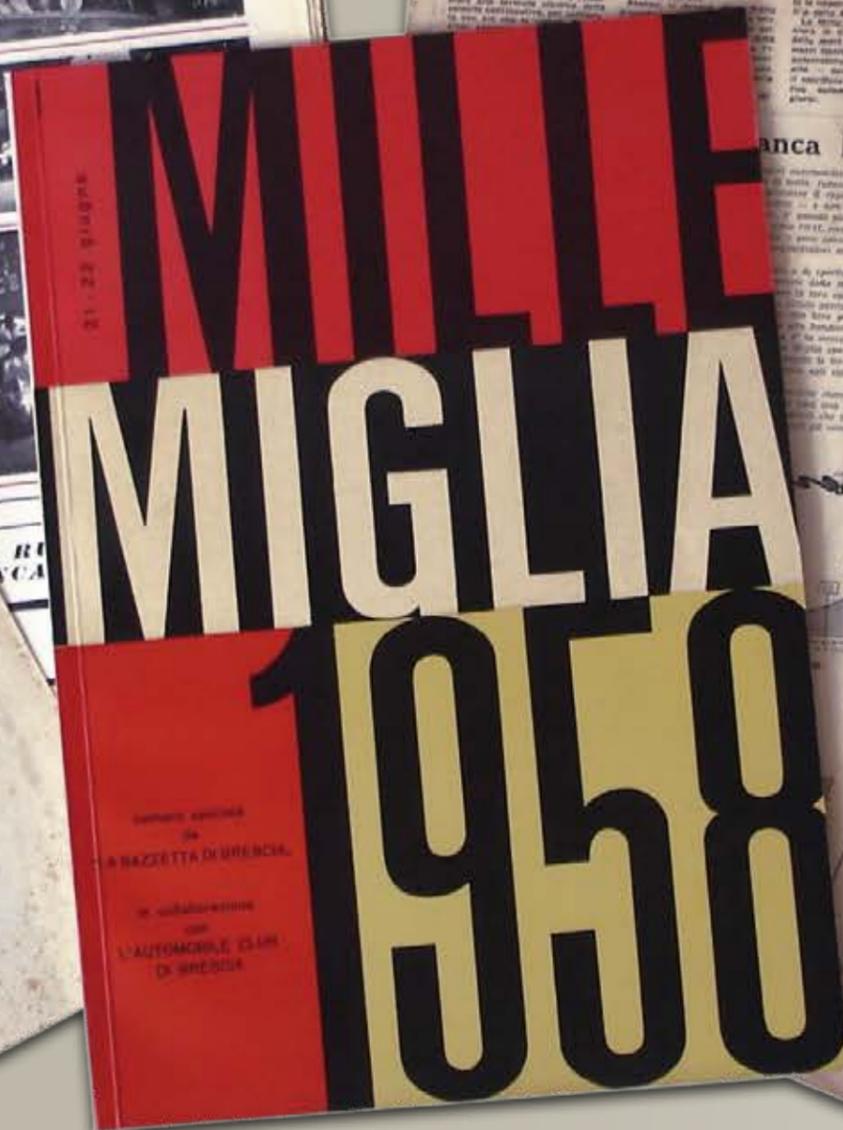
**Bibliografia:**

**"La Voce dell'Automobilista"**, organo ufficiale del Club della 1000 Miglia, Marzo/Aprile 1958, p. 1.

**1000 Miglia Protagonisti Una Leggenda**, Paolo Mazzetti, Gruppo Editoriale AELFO Classifica, 1958.

**MILLE MIGLIA 1958**, Numero Speciale de "La Gazzetta Di Brescia", in collaborazione con L'Automobile Club di Brescia. Regolamento Mille Miglia 1958.

**Mille Miglia 1958**, Numero, orario e ordine di partenza degli equipaggi iscritti alla corsa.





# SCUDERIA BRESCIA CORSE RISULTATI SPORTIVI STAGIONE 2015

La consueta riunione di fine anno della Scuderia Brescia Corse si è tenuta come tradizione all'Azienda Agricola "Lo Sparviere" di Monticelli Brusati, ospiti del presidente Ugo Gussalli Beretta: ovviamente, e non poteva essere diversamente, la cena è stata a base del tipico spiedo bresciano. La serata è iniziata con la presentazione di un nuovo socio della Scuderia, il giovane Cirillo Gnutti. Di seguito, il Presidente Ugo Gussalli Beretta ha salutato tre vecchie glorie, piloti che hanno corso per la Scuderia nel suo periodo di massimo fulgore, alla fine degli anni Sessanta: Gian Battista "Gibi" Guarneri, Enrico Pasolini e Bruno Riccardi. »



Sopra:  
Gibi Guarneri, Donato Benetti ed Enrico Pasolini

Sotto:  
Il nuovo socio Cirillo Gnutti



Il Segretario Donato Benetti ha quindi illustrato la relazione sportiva: La stagione sportiva 2015 della Scuderia Brescia Corse - rinata nel 1993 sulle ceneri di quella che fu una delle più sorprendenti realtà dell'automobilismo anni '60 e '70 - si è chiusa con un bilancio positivo, costituito da tante partecipazioni e alcune vittorie.

Tra regolarità, velocità in pista e in salita, sono state più di cinquanta le competizioni disputate dai soci della Scuderia; come da tradizione, nonostante le molte richieste di adesione, il numero massimo degli associati è limitato a cento, anche allo scopo di portare in gara vetture d'epoca di assoluta eccezione.

Sommando vittorie e piazzamenti, la classifica sociale compilata dal Direttore Sportivo Valerio Bocelli ha premiato quindici piloti: a primeggiare sono stati Osvaldo Peli per la regolarità e Bruno Ferrari per la velocità in pista, con le monoposto.

Tra gli episodi più rilevanti, da sottolineare la vittoria, sia assoluta sia a squadre, di Peli e della Scuderia alle Mitiche Sport di Bassano.

Di rilievo, la partecipazione del Presidente Ugo Gussalli Beretta, in compagnia del segretario Donato Benetti, al Pebble Beach Concours d'Elegance con la Porsche 550 RS. ■■



## CLASSIFICA REGOLARITÀ

Osvaldo Peli	3.430
Angelo Seneci	2.240
Ennio Tosi	2.060
Mattia Colpani	1.850
Maurizio Colpani	1.370
Eugenio Piccinelli	1.440
Valerio Bocelli	1.330
Marco Gatta	1.140
Paolo Cristiano	920
Flavio Gandolfi	720
Cristiana Cherubini	880
Ferruccio Nessi	860
Elena Magionami	850
Claudio Seddio	750
Giulio Olivini	600
Alessandro Ghirardi	400
Maurizio Ranghetti	400
Alberto Benetti	350
Marco Becchetti 3	50

## CLASSIFICA VELOCITÀ

Bruno Ferrari

*Sopra:*  
Bruno Riccardi con il Presidente  
Ugo Gussalli Beretta

*Sotto a sinistra:*  
Osvaldo Peli, Donato Benetti  
e Ugo Gussalli Beretta

*Sotto:*  
Osvaldo Peli con la sua  
Balilla 508 S Coppa d'Oro



*A sinistra:*  
Valerio Bocelli e Bruno Ferrari



*A destra:*  
Flavio Gandolfi, che ha sostituito Roberto  
Gaburri nel direttivo di ACI Brescia

## CIAO ROBERTO, CI MANCHERAI

La piacevolissima serata ospiti del presidente sarà purtroppo ricordata per l'ultima apparizione in pubblico di Roberto Gaburri, fondatore e tesoriere della Scuderia Brescia Corse. Roberto è stato uno dei pilastri della Scuderia sin dal 1993: la sua mancanza si farà sentire.

Deve anche essere ricordato che l'avventura che lo portò a candidarsi insieme all'amico Aldo Bonomi per il Consiglio dell'Automobile Club di Brescia prese forma proprio durante una serata della Scuderia, sul finire del 2008. Da lì, neppure lui l'avrebbe immaginato, Roberto sarebbe poi diventato Presidente di 1000 Miglia Srl e quindi dell'Automobile Club di Brescia.

Anche per questo motivo, a tutti i soci della Scuderia ha fatto piacere che il suo posto nel Consiglio Direttivo di ACI Brescia sia stato preso da Flavio Gandolfi, pure lui socio di Brescia Corse. Nuovo tesoriere della Scuderia è stato nominato Simone Becchetti. ■■



Foto di gruppo per i soci della scuderia

# AUTOCLASSICHE UNA GRANDE PASSIONE



Realizziamo la tua auto in dimensione reale scala 1:1-1:4-1:6-1:10 su supporto in legno



UN ARTIGIANO AL SERVIZIO DELLA TUA PASSIONE



Quadro Mille Miglia 1927 - 1957 - cm 128x102x4 - in vendita su prenotazione

A ottobre 2016  
prossima realizzazione  
quadro delle vetture vincenti  
di **Tazio Nuvolari**



Car Model Passion  
Original Made in Italy

Storiche in legno di Paolo Gaffuri

Via Cremona, 33 - 25086 Rezzato (BS) - Italy - Tel. 030 25 90 180 - Cell. 380 79 12 435

E-mail: [info@storicheinlegno.com](mailto:info@storicheinlegno.com) - [www.storicheinlegno.com](http://www.storicheinlegno.com)

Si potrà  
visionare e acquistare  
presso la Libreria/Bookshop  
**GILENA**  
Viale Venezia, 74 (BS)

 **OFFICIAL**  
PHOTOGRAPHER



 **OFFICIAL**  
PHOTOGRAPHER



 OFFICIAL  
PHOTOGRAPHER



 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



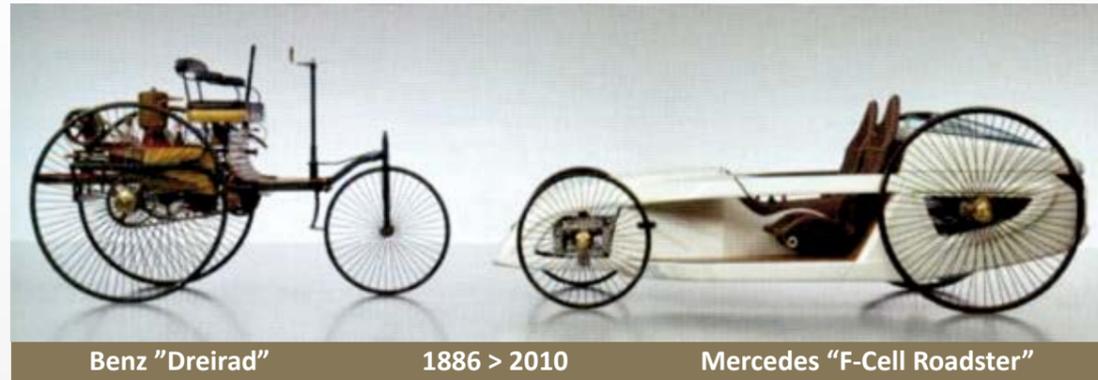
 OFFICIAL  
PHOTOGRAPHER



Una squadra  
per puntare alla vittoria.



# L'AUTOMOBILE: SOSTENIBILITÀ DI UN SOGNO



Benz "Dreirad"

1886 > 2010

Mercedes "F-Cell Roadster"

Continua la pubblicazione dell'Enciclopedia interrogativa su 125 Anni di Evoluzione 'L'Automobile sostenibile di un Sogno' ad opera del nostro socio belga Dominique Cruyt.

I primi capitoli sono visibili sul nostro sito [www.clubmillemiglia1949.it](http://www.clubmillemiglia1949.it).

- Capitolo 1: Carl Benz e Gottlieb Daimler: gli inventori? maggio 2011
- Capitolo 2: Sostenibilità nel 1900: vapore, elettricità o benzina? novembre 2011
- Capitolo 3: Sostenibilità nel 1900: cavallo o macchina?
  - paragone qualitativo tra il cavallo e la macchina prima del 1900
  - paragone tecnico tra il cavallo e la macchina (+ emblemi equestri) maggio 2012
  - paragone economico tra il cavallo e la macchina novembre 2012
  - emblemi automobilistici di altri animali maggio-novembre 2013
- Capitolo 4: Le competizioni nel periodo 1878-1920: marketing o laboratorio? da maggio 2014

In questo numero della **Freccia Rossa** continuiamo le competizioni con l'anno 1899, un anno determinante per l'automobile italiana. Queste pagine scritte in francese sono state tradotte da Letizia Gianì, con l'aiuto di Laura Bonzi, Michela Zampa e Massimo Meli.



Per Dominique Cruyt, uno dei momenti più emozionanti della 1000 miglia storica è l'arrivo dei cavalli d'acciaio sulla stupenda Piazza del Campo a Siena. Ha voluto condividere questo sogno del Palio meccanico con una foto scattata alla guida di un 'purosangue' della 'contrada' Riley.

## 1899: L'ANNO DELLA MATURITÀ SPORTIVA?

Il 1899 segnò un cambiamento nelle competizioni automobilistiche: la Francia non aveva più il monopolio e **Panhard & Levassor** vide mettere in discussione la sua supremazia.

Con la maturità sportiva arrivò una moltiplicazione delle corse, che invita a concentrarsi sugli avvenimenti che hanno veramente contribuito all'evoluzione dell'automobile, come fu, incontestabilmente, il primo Giro di Francia.

Dalla 'Parigi-Rouen' del 1894 (v.pag.108), le corse automobilistiche si ispiravano ampiamente alle corse ciclistiche. Al contrario fu questo Giro di Francia automobilistico a tappe del 1899 che suggerì l'idea del primo 'Tour de France' ciclistico. D'altro canto lo spirito di immaginazione degli organizzatori era in competizione con formule nuove, talvolta effimere, se non dimenticate:

- » Le 'Corse di Catalogo' altro non erano che una forma di **Marketing** diretto, dal momento che servivano come preludio alla vendita all'asta dei veicoli che vi partecipavano.
- » Il colmo della gentilezza, una 'corsa organizzata esclusivamente per piloti stranieri': la corsa Limone-Cuneo-Torino (28 aprile), vinta dalla **Peugeot** di de Gras, era un modo ingegnoso per gli italiani di imparare velocemente, osservando il comportamento dei piloti francesi.
- » la 'settimana-spettacolo' di Nizza (marzo) offriva al pubblico agiato della Costa Azzurra una varietà di prove e manifestazioni:
  - la corsa Nizza-La Turbie;
  - un 'Concorso d'Eleganza' a Monaco;
  - un 'Corso fiorito' e delle esposizioni;

- una corsa di velocità pura, chiamata 'Corsa del Miglio', che si svolgeva in duelli successivi sulla famosissima 'Promenade des Anglais' a Nizza;
- una corsa di durata Nizza-Castellane-Nizza (204 Km ridotti a 123 Km).



Vista l'impossibilità di superare per 81 Km fino a Plan du Var, il tragitto fu neutralizzato per schierarsi dietro una **Panhard & Levassor** in testa al convoglio.

Ma fu la nuova **Peugeot** di Lemaitre (20cv/ bicilindrico di 5850cc), a trionfare senza riserve nella settimana di Nizza con:

- la 'Corsa del Miglio' (1609mt) divorata in 1'35"3/5, cioè 10" meglio della sua sfidante in finale: la **Panhard & Levassor** di Girardot;
- la corsa in salita Nizza-La Turbie a 40,8 Km/orari, sempre davanti a Girardot;
- e la gara di durata 'Nizza-Castellane-Nizza' a 42 Km/orari.



All'inizio del 1899, la potente **Peugeot** 20cv di Lemaitre dominò la concorrenza ovunque, sia in pianura che in montagna.

Ma l'interesse della settimana di Nizza non era solo sportivo: mentre Mr. Mercédès e il barone Rotschild avevano un appuntamento con la storia (v. pag.175), altre personalità si dedicavano umilmente all'organizzazione visto che, tra gli starters e i cronometristi, si potevano riconoscere il duca di Leuchtenberg, il colonnello Linsky e il conte Biscaretti di Ruffia, fondatore dell'Automobile Club di Torino (1898) e cofondatore della **Fiat** (1899).





» **Corse 'open', aperte alle moto:** certo l'idea di 'corse aperte' non era nuova, visto che biciclette, tricicli e automobili gareggiavano spesso insieme. In compenso la timida partecipazione di 'bicicli a motore' fu una novità, come alla Pau-Bayonne-Pau (212 Km) vinta dalla **Peugeot** di Lemaitre (1<sup>ma</sup> alla velocità di 52 Km/orari), distanziando il triciclo **Phébus** con motore **Aster** di Vasseur.

» **una corsa 'super-open', aperta a tutti i tipi di mezzi di locomozione, motorizzati o meno:** la Parigi-Trouville del 27 agosto 1899 era aperta non soltanto alle bici, ma anche ai pedoni ed ai cavalli. Quale fu la sorpresa nel vedere due cavalli tagliare la linea del traguardo per primi! La gioia 'ippofila' fu però di breve durata per gli habitués degli ippodromi di Trouville, perché non fu tenuto conto delle partenze separate: facendo partire i pedoni il giorno prima e i cavalli durante la notte, gli organizzatori avevano calcolato un tempo approssimativo per ogni categoria, con l'obiettivo di far convergere l'arrivo dei migliori nel tardo pomeriggio al termine dei 168 Km.

Categoria	T.previsto	Vincitore	Tempo reale	Media
Pedoni	20 ore	Desgrandchamps	21ore12'	7,9Km/o
Cavalli	14 ore	Mascotte	12ore20'	13,6Km/o
Ciclisti	5 ore	Mion	5ore23'	31,2Km/o
Motocicl.	3½ ore	Teste ( <b>DeDion-B</b> )	3ore13'	52,1Km/o
Automob.	3 ore	Antony ( <b>Mors</b> )	2ore58'	56,5Km/o

Il cavaliere Mascotte, vincitore illusorio, meritò la sua ovazione effimera per aver ampiamente battuto il tempo previsto per la sua categoria. Dal canto suo l'automobile aveva dimostrato che sulle lunghe distanze era quattro volte più veloce del cavallo.

Ore 14,00 a Parigi, partenza dell'ultima categoria: le due **Mors** di Antony e Levegh, seguite da una **Bolide** e da una **Panhard & Levassor**.



## 24 MAGGIO 1899: PARIGI - BORDEAUX

Il 'Criterium dei Trascinatori' (v.pag.161) era diventato un 'classico' del calendario. Dal momento che l'andata verso Bordeaux si correva in una sola lunga tappa, i costruttori consideravano questa corsa come un **Laboratorio** per testare i mezzi in vista del Giro di Francia dell'estate.

Nonostante il rischio di incidenti, la partenza spettacolare di gruppo fu mantenuta con grande sfortuna per il principale favorito. Dopo qualche centinaia di metri, la **Peugeot** di Lemaitre non fu in grado di evitare una **Panhard & Levassor** che si era bruscamente fermata davanti al primo passaggio a livello. Pensando che lo scontro fosse inevitabile, il meccanico saltò giù dal veicolo ferendosi nella caduta. Malgrado la vettura avesse riportato danni di piccola entità, Lemaitre preferì ritirarsi per rimanere accanto al suo fedele compagno.



Come nel 1898, appena arrivati a Bordeaux, i piloti riprendevano la strada in direzione opposta come trascinatori della Bordeaux-Parigi ciclistica (v.pag.158). Qui, alle porte di Parigi, la **Panhard & Levassor** 12cv di Charron scorta Fisher che arriverà secondo (foto Jules Beau).

Il precoce abbandono della **Peugeot**, che in questo inizio del 1899 aveva vinto tutto, permise a **Panhard & Levassor** di occupare i primi cinque posti della classifica e di stabilire così una supremazia provvisoria. Al termine di un duello emozionante, alla fine de Knyff si inchinò a Charron, al quale la vittoria era costata ben 60 franchi. Questo fu il prezzo non negoziabile di due pecore investite in piena gara, affinché gli fosse permesso di ripartire...

## Conoscete Mr. Mercédès, l'amico dei Rothschild?\*

All'epoca della 'settimana di Nizza', due piloti **Daimler** sembravano conoscersi bene:

il Dottor Pascal e Mr. Mercédès. Sotto questi due pseudonimi si nascondevano il barone Arthur Rothschild e Emil Jellinek. Per il secondo, piuttosto che nascondersi, si trattava di farsi conoscere meglio con il suo nome da concorrente. Jellinek aveva un'identità molto ricca: era austriaco, Console Generale dell'Impero Austro-Ungarico, originario della Moravia e soprattutto ispanofilo, cosa che spiega la sua devozione per il nome spagnolo 'Mercédès' ('traduzione di 'favore, grazia'). A Baden, vicino a Vienna, abitava nella 'Villa Mercédès'. Aveva battezzato la sua primogenita 'Mercédès' e aggiunto ai nomi degli altri cinque figli 'Maria de las Mercédès'. A Nizza, la famiglia viveva al n°54 della 'Promenade des Anglais' in un'altra 'Villa Mercédès' (foto in alto) ed, il week-end, papà Jellinek li portava sul suo yacht 'Mercédès'.

L'amicizia tra il barone e il Console era iniziata sotto il segno della rivalità sui pendii della Turbie (v.pag.148), luogo privilegiato per le scappatelle domenicali. Fu proprio testando la sua nuova **Panhard & Levassor** 8cv, che Arthur Rothschild ebbe la spiacevole sorpresa di farsi sorpassare da un veicolo enorme, che secondo il parere dello stesso barone...*assomigliava*

*più ad un elefante che ad una gazzella*'. Arrivato in cima, il banchiere si rivolse immediatamente all'impudente per proporgli seduta stante il riscatto del suo bolide e, appena fatte le presentazioni, l'affare fu concluso. Fu così che Mr. Mercédès venne riportato a casa in qualità di passeggero, ma la cosa non si fermò lì... La settimana seguente lo stesso barone si fece nuovamente sorpassare nello stesso luogo dallo stesso Mr. Mercédès. Un simile affronto non poteva che essere lavato da un secondo assegno. Quindi, Arthur Rothschild era diventato in pochi giorni proprietario di due potenti **Daimler**, ognuna del peso di quasi due tonnellate!



Allineate sulla Promenade des Anglais a Nizza, tre **Daimler**, di cui due appartenenti alla famiglia Rothschild e la terza è quella di Jellinek, che, senza fare regali ai suoi prestigiosi clienti, vinse proprio davanti a loro la prova 'Turistica' nella 'settimana di Nizza' a 34,5km/orari.

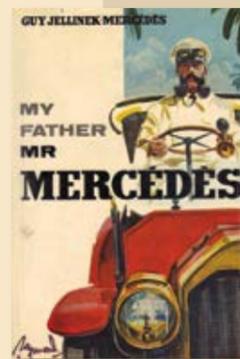
Fin dalla sua prima **Daimler**, Mr. Mercédès, alias Emil Jellinek, si era permesso di tormentare Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach (v.pag.8), affinché producessero un veicolo che potesse raggiungere i 40 Km/orari: a

questo livello di prestazioni Jellinek si impegnava a commercializzare le **Daimler** fuori dalla Germania grazie ad una clientela 'tipo Rothschild'. Del resto nello stesso anno, il buon Mr. Rothschild si lasciò sedurre da una terza **Daimler**, la nuovissima 24cv e per essere sicuro che la spedizione non si trascinasse troppo a lungo, precisò sull'ordine che ogni settimana di anticipo sarebbe stata premiata con una bottiglia del miglior 'Brandy'! Con clienti simili, Jellinek non poteva che essere un agente felice e questo lo confortava nelle sue esigenze con Wilhem Maybach, che ordinò di moltiplicare i progressi tecnici su dei modelli che ben presto verranno chiamati.... **Mercedes**.

Nello stesso anno, il 1899, sua figlia, mademoiselle Mercédès Jellinek, 'musa ufficiale' della marca, aveva appena 10 anni (foto con suo padre). Quanto a Gottlieb Daimler, 65 anni, non gli rimaneva che un anno di vita e il suo nome sarebbe sopravvissuto come 'marchio', non in Germania ma in Austria

con la **Austro-Daimler**, diretta da suo figlio Paul (al quale succederà Ferdinand Porsche), e a Coventry, a seguito dell'acquisizione da parte di Frederick Simms (v.pag.135) delle licenze di produzione **Daimler** per l'Inghilterra.

\* Per descrivere nel modo più fedele possibile la genesi del marchio 'Mercedes', l'autore si è ispirato alla biografia che Guy Jellinek scrisse su suo padre.





## 16-24 LUGLIO 1899: TOUR DE FRANCE

Il sogno di Paul Meyan, co-fondatore dell'Automobile Club de France, era di far conoscere alla Francia rurale il successo tecnico della nuova industria automobilistica. Per questo immaginò una grande corsa di

durata e di velocità, che avrebbe attraversato regioni sino ad allora poco frequentate. Meyan era un giornalista (v.pag.56) che si era fatto conoscere inaugurando la prima rubrica sportiva di un quotidiano. Era il giornale 'Le Matin' che, sotto il controllo dell'ACF, si incaricò di questa organizzazione 'smisurata'.

Se si prendono in considerazione delle statistiche in effetti è 'smisurata' (v.l'itinerario a pag. 181):

- più di 2500 Km in 7 tappe, 6 catene montuose e valichi, 62 passaggi a livello;
- 24 dipartimenti e 300 comuni;
- più di 2000 persone impiegate nell'organizzazione: dagli ingegneri, alle guardie campestri, ai semplici cantonieri.

Se la partenza vera ebbe luogo a est di Parigi, alla tradizionale forca di Champigny (v.pag.165), la punzonatura fu fatta il giorno precedente in Piazza della Concordia, là dove, 106 anni prima, fu ghigliottinato lo sventurato Luigi XVI°, contemporaneo di un lontano pioniere dell'automobile, Joseph Cugnot (v.pag.5).



In Piazza della Concordia, davanti alla nuova sede dell'ACF (v.pag.128), i commissari colpirono i diversi punti e accessori del veicolo.

Visti gli sforzi tecnici profusi dai costruttori, nessun pilota volle mancare a questo appuntamento:

- » La nuova **Peugeot**, guidata da Lemaitre, disponeva di ben 35cv.
- » Le ambizioni di **Panhard & Levassor** e **Mors** erano affidate ai detentori di record di velocità, Chasseloup-Laubat e Jenatzy.
- » Carrozzerie completamente innovative:



Ancora più inedita era la forma a freccia di questa **Vallée** 4-cilindri di 7,600cc., che il pubblico si affrettò a soprannominare la 'Pantofola'!

Dobbiamo credere che questa 'Pantofola' non fosse per niente comoda sul pavé, visto che abbandonò subito causa le prime noie ripetute ai pneumatici.

Questo abbandono si aggiunse ad una lunga serie, che era iniziata prima ancora della partenza effettiva. Il conte Berthier de Sauvigny, sebbene presente alla punzonatura, aveva distrutto la sua **Peugeot** 8cv sul Boulevard Hausmann, nel tentativo di evitare un pedone un pò troppo entusiasta.

Dei 67 ingaggiati, soltanto 46 furono i partenti divisi in 3 categorie: 19 vetture, 4 vetturine (con un peso massimo di 150 Kg) e 23 cicli a motore, tutti tricicli. L'appuntamento per la partenza fu dato per domenica 16 luglio alle 8 del mattino all'uscita del villaggio di Champigny, esattamente all'altezza del trentesimo albero sulla strada per Nancy.

Spettò al vincitore della Parigi-Bordeaux, **Fernand Charron** (v.pag.174), l'onore di lanciare la sua **Panhard & Levassor** 16cv con il n°1 a Champigny.



Dalla Parigi-Amsterdam-Parigi (v.pag.165) l'aerodinamica dell'**Amédée Bollée Fils** si era evoluta e faceva pensare alla prua di una nave. Quella di Giraud, chiamata 'torpediniera', aveva un motore di 6,3/20cv.

Da sempre il pubblico è stato affascinato dalla partenza della corsa: un'atmosfera visiva, uditiva e olfattiva, che la stampa si sforzava di raccontare nel modo più illustrativo possibile.



In prima pagina, le due **Mors**, di cui la n°11 del 'Diavolo Rosso' **Camille Jenatzy**, soprannominato così non per il colore della sua auto, ma per i suoi generosi capelli rossi.

Per Jenatzy, recente detentore del record dei 100 Km orari (v.pag.14), era la prima partecipazione ad una competizione su strada. Ben presto avrebbe compreso che la sua esperienza di pura velocità su un bolide elettrico era ben diversa dallo sforzo continuo, che consisteva nel controllare una meccanica più complessa, seguendo un percorso pieno di ostacoli imprevisti, per niente paragonabile ad una pista in rettilineo.

Così, durante la prima tappa, Adolphe Clément, urtando una carretta in una curva di un passaggio a livello, danneggiò il radiatore e la manovella della sua **Panhard & Levassor**. L'industriale, ricordandosi che originalmente era stato un operaio, passò tutta la giornata a riparare, e poi percorse 700 Km senza fermarsi, via Nancy, fino a Aix-les-Bains per raggiungere gli altri concorrenti la sera della seconda tappa.



C'erano non solo i piloti che avevano il diritto a un alloggio 5 stelle: a Aix-les-Bains si riconoscono in primo piano due **Panhard & Levassor** e a ds. il triciclo **Phébus-Aster** seguito da una fila di 'tri' **De Dion-Bouton**.

## CHI ERA ADOLPHE CLÉMENT?

Vecchio operaio fabbro ferraio, questo grande industriale produsse successivamente biciclette, pneumatici (su licenza **Dunlop**) e automobili (le **Clément-Gladia** prima in società con Alexandre Darracq, le **Clément** e le **Clément-Bayard** poi).

Interessato a tutti i tipi di locomozione, si lanciò anche sui dirigibili, che finì per vendere all'esercito francese.

Dopo la Prima Guerra Mondiale, la sua fabbrica di Levallois-Perret vicino a Parigi fu ripresa da André Citroën.



Ma la prestazione dell'infaticabile Clément - pilota e meccanico al tempo stesso - non fu l'unico atto di coraggio di questo inizio di competizione. De Meulne, dopo essersi slogato il polso durante una caduta, continuò tutta la tappa guidando con una sola mano il suo 'tri' **De Dion-Bouton** sopportando atroci sofferenze che le condizioni della strada non contribuirono certo ad alleviare.

In testa, il duello senza pietà tra due dei piloti **Panhard & Levassor**, de Knyff e Girardot si giocò con un colpo di dadi. Rallentato da un'avaria a 30 Km dal traguardo, Girardot dovette lasciar passare il suo sfidante. A sua volta, un pò più lontano, de Knyff ruppe le sospensioni posteriori, ma per fortuna vinse ugualmente la tappa, perché, visto lo stato pietoso della strada, l'ultimo tratto fu neutralizzato fino a Nancy, capitale dei Duchi di Lorena.





Dopo una breve notte a Nancy, i piloti ebbero diritto ad una lunga tappa. Dall'alba, alle 4,45, ebbero accesso al parco chiuso per prepararsi ad un percorso interminabile (366 Km), tanto più lungo dell'avvicinamento a Aix-les-Bains, dove fu di nuovo neutralizzato, questa volta a causa dei numerosi villaggi e passaggi a livello.

Questi rallentamenti fecero il gioco di Clément, che si avvicinava piano piano con la sua **Panhard & Levassor**: attraversò Nancy a metà mattinata, cioè qualche ora dopo la partenza dei concorrenti.

In testa alla corsa, Charron, che aveva perso il primo giorno  $\frac{3}{4}$  d'ora sul leader, andava talmente veloce da danneggiare le molle anteriori della sua **Panhard & Levassor**. Nessun problema. Si prodigò per ripararle in tempo record tanto da finire la tappa con 25' di anticipo a Aix-les-Bains recuperando così metà del suo svantaggio.

La maggior parte dei piloti era piena di risorse e in grado di fare riparazioni al proprio mezzo in 'officine improvvisate' a lato della strada. Lo stesso Girardot, che aveva spezzato una ruota, la sostituì con la ruota di un carretto agricolo, a prezzo di due ore di lavoro, per poi riprendere la strada senza preoccuparsi troppo della comodità 'visto che funziona'.... dal momento che viaggiare a più di 50 Km orari su una ruota 'di scorta' senza pneumatico, doveva sicuramente far male da qualche parte.



A Gray, davanti ad un capannello di curiosi sbigottiti, Girardot improvvisò, con un gioco di magia, un'officina di campagna per adattare una ruota di carretto all'assale della sua **Panhard & Levassor**.

La sera, si ritrovarono tutti a Aix-les-Bains, ivi compreso 'l'inseguitore' Clément. All'appello mancavano solo la **Bolide**, costretta all'abbandono, e le **Mors** molto in ritardo.

Alla partenza della terza tappa da Aix-les-Bains a Vichy, la **Bollée** di Giraud partì a tutta velocità, ma, dopo aver distanziato tutti, la sfidante delle **Panhard & Levassor** fu costretta ad un ritardo a causa di noie al carburatore, mal posizionato e poco protetto, tanto da aspirare più polvere che benzina. Charron ne approfittò per passare in testa, determinato a colmare i 32' di ritardo in classifica su de Knyff.

Fu così che si verificò il tipo di incidente su cui si fonda la leggenda dei campioni. Quando arrivò al controllo di Clermont-Ferrand, de Knyff si trovava in quarta posizione con un ritardo di 8' su Charron, quando dietro una curva vide un concorrente esanime, steso vicino al suo 'tri' **De Dion-Bouton**. Senza alcuna esitazione, il primo della classifica generale si fermò per prestare soccorso a Williams, vittima di una caduta dovuta ad un'insolazione. Dopo aver cercato dell'acqua e chiamato aiuto, pazientò alcuni lunghi minuti fino a che il ferito lo riconobbe e gli ordinò '...voi, de Knyff, ....partite! Partite a tutta velocità!'. Decisamente i campioni dell'epoca erano non solo piloti e meccanici, ma anche soccorritori!

Difficile immaginare il coraggio sportivo dei vecchi piloti di fronte alle avversità. È proprio questo lo spirito (v. pag.180) che animò Jenatzy, quando, dopo appena 2 Km dal traguardo di Vichy, fece una sbandata e finì dritto dentro un fossato.



La **Mors** in posizione scomoda e con la parte anteriore infossata: ci voleva altro per Jenatzy per considerare il ritiro e, approfittando di un giorno di riposo della carovana, impiegherà tutta la giornata e l'inizio di quella seguente a riparare, per poter essere presente alla partenza della quarta tappa.

Malgrado il suo comportamento di soccorritore della vigilia, de Knyff riuscì a mantenere un leggero vantaggio di 5' in classifica sulla **Panhard & Levassor** di Charron, vincitore a Vichy.

Alla partenza della quarta tappa, Jenatzy dopo aver rattoppato la sua **Mors**, ripartì comunque ma con due ore di ritardo. Un primo controllo si svolse a Clermont-Ferrand, dove le personalità aspettavano sotto lo striscione la trentina di superstiti.



Tra i VIP di Clermont-Ferrand, André Michelin che era venuto a salutare i suoi 'amici-clienti-collaudatori', alla 'pausa-caffè' cittadina sulla pubblica via.

...e di caffè avevano certamente bisogno prima di affrontare le strade di montagna d'Auvergne. L'ecatombe iniziò all'uscita della città, sui 12 Km della collina de 'La Baraque'. La prima vittima fu l'**Amédée Bollée Fils** di Giraud, non per le condizioni della strada ma sempre a causa di noie alla carburazione.



Per superare il 10% della collina de 'La Baraque', gli spettatori aiutarono l'**Amédée Bollée Fils** con una 'spintarella', che non sarebbe servita, tranne che a ritardare l'abbandono. Al contrario i primi due in classifica, de Knyff e Charron, varcarono le montagne senza problemi, anche se all'avvicinarsi del colle Moréno (1065mt) il radiatore delle loro **Panhard & Levassor** 16cv iniziò a sprigionare un fumo simile a quello delle locomotive del Far-West.

Quanto ai tricicli, data la loro modesta potenza di 2,75cv, necessitavano scegliere la marcia giusta all'inizio della collina e salire a velocità moderata con una marcia bassa, altrimenti si sarebbero messi i piedi a terra.



A parere di Georges Teste, leader dei tricicli, per evitare che il motore si grippasse a causa del calore, l'unica soluzione, in mancanza della bottiglia d'acqua, era di ricorrere sul bordo della strada 'alla sola risorsa liquida che la natura ha messo a disposizione degli uomini'.

De Knyff difese ancora una volta la prima posizione percorrendo la fine della tappa sul cerchione con un pneumatico scoppiato. Meno fortunato e senza soluzione Georges Richard fu costretto all'abbandono.



G. Richard fu vittima di un banale incidente a quel tempo: bastava un brusco colpo di volante - per evitare un cane ad esempio - per far scoppiare un pneumatico. Sfortunatamente la sua **Georges Richard** n°20 colpì un albero e finì in un fossato.

Alla partenza della quinta tappa Périgueux-Nantes (339 Km), erano rimasti solo in 22 concorrenti di cui 9 automobili, alle quali si sarebbe aggiunta la **Mors** 16cv di Jenatzy, che sarebbe arrivata e ripartita solo il pomeriggio del giorno seguente. Questa tappa di 339 Km non cambiò la classifica generale.

'Di fronte ad una disgrazia occorre vedere l'aspetto positivo' ha dovuto ripetersi Chasseloup-Laubat, vincitore inaspettato della quinta tappa. Forse ha beneficiato dell'alleggerimento della sua **Panhard & Levassor** visto che aveva perso per la strada, senza rendersene conto, la scatola degli attrezzi, i pneumatici ed il cric.





Mentre Jenatzy seguiva i concorrenti ad un giorno di distanza, l'altra **Mors**, quella di Levegh, che migliorava ogni giorno la sua andatura, avrebbe vinto la tappa di Cabourg con la fortuita complicità di un treno locale,

per il quale il casellante abbassò il passaggio a livello proprio davanti a Chasseloup-Laubat e de Knyff.

A Cabourg, furono immortalati otto dei nove 'superstiti'. Inutile aspettar Jenatzy, dal momento che l'uomo più veloce del mondo arrivò 9° a 121 ore dal vincitore.



Con più di quattro ore di vantaggio nella classifica generale, de Knyff poteva accontentarsi di controllare la settimana e ultima tappa, ma non ci poteva essere niente di più sbagliato. Senza risparmiare la meccanica, vinse con stile i 192 Km tra Cabourg e Parigi alla velocità di 60 Km/orari!

A Saint-Germain (ovest di Parigi), de Knyff attraversò il traguardo del Tour de France, dal lui dominato dal primo giorno realizzando con la sua **Panhard & Levassor** la media generale di 51,3Km/orari su 2216 Km.



### Che cos'era lo 'spirito sportivo' nel 1899?

A più riprese abbiamo insistito sullo spirito sportivo che animava i concorrenti:

ricordiamoci l'azione da 'buon Samaritano' di René de Knyff, la tenacia di Clément che corse per 700 Km ininterrottamente per raggiungere gli altri, l'ostinazione di Jenatzy per seguire a distanza mentre gli spettatori avevano abbandonato la strada da 24 ore, il coraggio fisico di de Meaulne di guidare come un 'monco' o l'estremismo di correre su un cerchione, con le sospensioni rotte o di riparare sul posto con i mezzi a portata di mano.... e la lista di prodezze è tutt'altro che finita.

Alla quarta tappa, Tart, che aveva rotto il sellino, decise di continuare in semi-levitazione. Concluse seduto sul serbatoio del suo 'tri' **De Dion-Bouton**, come dimostra la foto dell'arrivo a Périgueux.

Alla quinta tappa, Teste sul 'tri' **De Dion-Bouton** sbagliò percorso. Il suo inseguitore Chasseloup-Laubat, in lotta per il secondo posto, capì poi l'errore che aveva fatto e, invece di girare intorno senza perdere tempo, si lanciò all'inseguimento del 'tri' smarrito per riportarlo sulla giusta strada.

Alla settima tappa all'uscita di Le Mans, Charron ruppe il cuscinetto in alluminio della marcia in avanti. Quindi senza esitare davanti ad una folla incredula, girò la sua **Panhard & Levassor** per percorrere 40 Km a marcia indietro fino ad Alençon. Vedendolo in questa posizione insolita, Clément si fermò per aiutarlo a riparare, invano.... fu l'abbandono.



Senza pretendere di definire lo 'spirito sportivo', accontentiamoci di precisarne qualche ingrediente: rispetto dei concorrenti, abnegazione, abilità tecnica nel tirarsi fuori dagli impicci, sofferenza fisica.... in breve, tutto tranne l'abbandono. Questo è molto di più di quello che gli inglesi chiamano 'fair-play'. Anche se oggi tutto questo potrà sembrare irreali, questo tipo di comportamento rimane ancora di più nelle corse il cui spirito è strettamente legato a quelle di un tempo, cioè i 'rallye-raid'.

Considerare il denaro come la sola causa della degradazione dello spirito sportivo oggi, significa ignorare che già nel 1899, il 'premio in denaro' non era trascurabile: il vincitore prendeva spesso l'equivalente di una vettura nuova. Inoltre c'erano altri modi di monetizzare la vittoria, come, per esempio, la vendita immediata della **Panhard & Levassor** vittoriosa per 60.000 Franchi, cioè un multiplo del suo prezzo di acquisto (v.pag.173 'Corse di Catalogo').

### Tour de France 1899: Marketing o Laboratorio?

Le conseguenze del **Marketing** del Tour de France automobilistico andarono ben al di là del campo automobilistico:

- Far conoscere la nuova industria automobilistica nella 'Francia rurale' fu utile alla tiratura del giornale organizzatore 'Le Matin', senza dimenticare i consistenti introiti derivanti dall'inserzione di trafiletti pubblicitari in prima pagina. Per la stampa, che monopolizzava lo spazio dei media, fu l'inizio della 'Golden Age'.



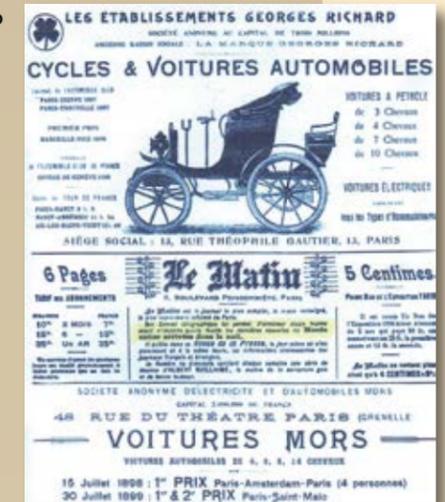
Partendo da Parigi in senso orario, le sette tappe del Tour de France sono state riportate su questa cartina stradale edita da **De Dion-Bouton**.

Prima che **Michelin** ne facesse una specialità riconosciuta in tutta Europa, **De Dion-Bouton** comprese anche la necessità delle carte stradali (v.pag.106), approfittando dell'opportunità del **Marketing** per associarvi la gamma dei suoi veicoli.

L'idea di organizzare contemporaneamente un concorso fotografico aveva un doppio effetto: illustrare prima di tutto il giornale e promuovere in secondo luogo la fotografia al grande pubblico.

Ogni costruttore automobilistico era perfettamente cosciente dell'effetto **Marketing** dei suoi risultati sportivi. Deluso dal comportamento delle **Amédée Bollée Fils** 20cv fatte per la competizione, il costruttore rinunciò alle corse ufficiali privandosi così del solo vero **Laboratorio** di affidabilità. Questo ritiro fu senza conseguenze nell'immediato, visto che la domanda nel mercato era forte e i tempi di consegna superavano l'anno.

Perdendo al Tour de France il suo principale rivale, **Panhard & Levassor** piazzò sei delle sue vetture tra le prime sette. Questo successo era principalmente dovuto al motore Phénix 4-cil. 4,4l. 16cv, che aveva dato prova della sua affidabilità mantenendo la sorprendente media di 59,6km/orari su 2350 km. Questo gli sarebbe bastato per mantenere il vantaggio sulla concorrenza?



Nel testo al centro della pagina il giornale si vanta di avere dal punto di vista dell'informazione, una mezza giornata di vantaggio rispetto ai giornali concorrenti grazie ad un consistente uso delle linee telegrafiche. 'Le Matin' era un quotidiano 'high-tech' e precursore di internet?

Gli sviluppi della fotografia sono stati concomitanti con quelli dell'automobile: dalla 'meccanica pura' al '(quasi) tutto digitale'.



Per avere l'idea di un apparecchio fotografico 'grand public' del 1899, ecco la Eastman-Kodak 'Bulls-Eye' di mio nonno. Da notare che intorno alla maniglia si trova ancora il piombo delle dogane, indispensabile per attraversare le frontiere.

Le tre **Amédée Bollée Fils** 'Torpediniera' ribassate (v. pag.176) furono tutte costrette all'abbandono. I carburatori, montati troppo all'indietro e mal protetti, aspiravano polvere che, mescolata alla benzina, impedivano l'alimentazione al motore. Al passaggio della 'Torpediniera' si nota che gli spettatori avevano diritto allo stesso menù: gustare la polvere.



Arrivata a Vichy la **Panhard & Levassor** del vincitore de Knyff.





» ...perché tra i nuovi concorrenti, la **Mors** (foto in basso) era equipaggiata con un motore 4,2l. a V da 4-cil. che le forniva 16cv e prestazioni di primo piano. Quanto ad affidabilità di funzionamento, era assicurata da una accensione elettrica (bobina a bassa tensione e dinamo) e da un raffreddamento misto (circolazione d'acqua, pompa e radiatore tubolare per la testata e aria per i cilindri).

» proprio dietro le tre **Panhard & Levassor**, il 'tri' **De Dion-Bouton** di Teste aveva vinto la sua categoria alla media di 45 Km/orari. Il marchio

decano dei tricicli aveva un solo vero concorrente, la **Phébus-Aster** (sesta), che, come dice la pubblicità, aveva 'trionfato' a maggio alla 'Coppa dei Motocicli' dell'ACF. Il carattere itinerante del Tour de France offriva una vetrina di **Marketing** ideale per questo leggero mezzo di trasporto dalla tecnica semplice e da un prezzo abbordabile: con lo stesso budget si potevano acquistare un'automobile, due vetturette o quattro tricicli.

» le vetturette (max. 150kg) approfittarono anche dell'effetto **Marketing** del Tour de France. **Decauville** aveva rinominato il suo quadriciclo per dargli una connotazione più femminile. Il costruttore intendeva colpire il pubblico femminile grazie al suo aspetto più vicino all'automobile ad un prezzo più ragionevole ed al confort di una sospensione anteriore inedita. La **De Cauville** fu un successo commerciale al punto di essere prodotta sotto licenza da **Orio & Marchand** (Piacenza, Italia) e da **Wartburg** (Eisenach, Germania).



*In media un veicolo su due riusciva a portare a termine le grandi competizioni. Le quattro 'vetturette' Decauville erano equipaggiate con un bi-cilindrico De Dion-Bouton di 3,5cv che non mostrava alcun segno di debolezza. Solo la n°66 fu costretta a rinunciare a proseguire la sua strada a causa di un'uscita di strada vicino a Vichy. Fu costretto ad ammettere che la sua ciclistica appariva troppo modificata per permettersi di continuare...*



### 1899: LE CORSE FRANCESI VERSO IL MARE

Una settimana dopo il Tour de France, gli stessi piloti e le stesse automobili si ritrovarono alla partenza a Parigi per una corsa verso Saint-Malo (372 Km). Questa fu la prima occasione per le **Mors** di Anthony e Levegh di battere **Panhard & Levassor**. Un mese più tardi, le due **Mors** replicarono la loro vittoria alla Parigi-Trouville, nelle stesse condizioni che già conosciamo (v.pag.174).

Il 1° ottobre, **Mors** confermava la sua ottima forma alla Bordeaux-Biarritz (262 Km) con gli stessi piloti. Alla fine dell'anno, il dominio assoluto delle **Panhard & Levassor** era solo un ricordo con l'unica vittoria alla Parigi-Boulogne (231 Km) strappata di misura da Girardot dopo un duello spietato con le due **Mors** di Levegh e Broc. Dietro questo terzetto, al quarto posto, la n°4 del molto onorevole 'gentleman-driver', Charles Stewart Rolls.

*Levegh al volante della Mors 16cv concluse al secondo posto sia alla Parigi-Saint-Malo che alla Parigi-Trouville. Il nome di questo pilota belga non era, come di moda, uno pseudonimo ma l'anagramma del suo vero nome, Velghe.*



*C. S. Rolls, 22 anni, appassionato di automobili e aviazione (v.pag.135), aveva fatto la traversata di Inghilterra per partecipare alla Parigi-Boulogne con la sua Panhard & Levassor del 1898.*



*Vincitore nella categoria 'Motocicli' e 'Vetturette', il triciclo De Dion-Bouton e la 'vetturella' Decauville (in fondo a ds.).*



*Alla partenza della Parigi-Boulogne, i motocicli attendono la pesatura, formalità ereditata dal mondo ippico.*

Sui tricicli era obbligatorio che il posto del passeggero fosse occupato, altrimenti i commissari aggiungevano una zavorra di 55 Kg. Di conseguenza l'ideale era scegliere un compagno di viaggio non troppo pesante, e che sulla bilancia potesse mostrare i suoi 55 Kg.



*Baras, vincitore nella sua categoria sul 'tri' De Dion-Bouton n°49, era il più astuto: preferì una graziosa signora con un bel cappello (ben aggrappata) invece del copilota baffuto!*

Ma torniamo ad un mese prima alla Parigi-Ostenda, la sola corsa internazionale importante dell'anno, che fu anche la più contesa tra le rivali **Panhard & Levassor**, **Peugeot** e **Mors**.



*Alla partenza della Parigi-Ostenda si riconoscono due Mors, la n°11 di Broc (sesta) e la n°7 di Levegh (prima 'ex-aequo').*

Durante il primo terzo del percorso fino ad Amiens, la **Mors** 16cv di Levegh fu cronometrata ad una velocità media di più di 60 Km/orari. Aveva preceduto la **Panhard & Levassor** 16cv di Girardot e la **Peugeot** 20cv di Lemaitre, che, sebbene più potente non era in grado di tenere il passo. Rimanevano due concorrenti per un duello ruota a ruota fino ad Ostenda.

All'arrivo nella città belga di mare, il pubblico ebbe la possibilità di assistere ad uno spettacolo inedito, la **Mors** e la **Panhard & Levassor** tagliare il traguardo nello stesso momento a tutta velocità. Di fronte all'incapacità dei commissari di decidere il vincitore, i rivali accettarono sportivamente il verdetto: furono classificati primi ex-aequo a 52,29 Km/o.

Dobbiamo aggiungere altri fatti significativi di questa Parigi-Ostenda:

» nel percorrere i 323 Km alla velocità di 52,77km/o, il quadriciclo **De Dion-Bouton** aveva fatto meglio delle automobili.

» nella categoria 'vetturette', un neofita di 22 anni si fece notare vincendo su un'auto costruita con le sue mani: si trattava di Louis Renault.

### 1899: ANNO ITALIANISSIMO!

Fino ad allora le corse in Italia assomigliavano ad incontri amichevoli. Nel 1899 si passò direttamente alla velocità massima con una ventina di competizioni degne di interesse. Una delle quali, la Torino-Pinerolo-Avigliana-Torino, segnò veramente la storia.

Il 30 aprile, su invito del nuovo Automobile Club di Torino, 34 partecipanti su 48 iscritti si presentarono alla partenza della barriera di Orbassano, a sud-ovest della capitale del Piemonte.

Sul piano sportivo, la categoria 'motocicli' fu vinta dal giovane Ettore Bugatti, 17 anni, sul triciclo **Prinetti & Stucchi**\* 3cv alla velocità di 54 Km/orari. Fu una prestazione di rilievo visto lo stato in cui versavano le strade (\*motore **De Dion-Bouton** su telaio **Rochet-Schneider**). In soli 90 Km, aveva creato un vuoto di venti minuti sul vincitore della categoria automobili, la **Peugeot** 8cv di de Gras!

Ma è sul piano industriale che questa corsa entrò nella storia. Tra i partecipanti ci fu il brillante avvocato Cesare Goria Gatti alla guida di una **Welleyes** 3 ½ cv, costruita da Giovanni Ceirano, rinomato per le sue biciclette. Questa vetturetta si classificò seconda della terza categoria alla velocità media di 27 Km/orari dietro un'altra **Peugeot**.

*Giovanni Battista Ceirano posa fiero davanti alla sua prima automobile Welleyes.*





Tra i 5000 spettatori, ce n'era uno che contemplava questa **Welleyes** '100% italiana' con occhi amorevoli. Questo ammiratore si chiamava Giovanni Agnelli.

Si conosce meglio il prosieguo della storia con la ripresa da parte di un nuovo consorzio degli affari di Ceirano e dei brevetti di Faccioli, il tutto per 30.000 lire, l'equivalente di sette **Welleyes**.... che rinasceranno sotto un altro nome e delle quali rimangono quattro esemplari.



Dal lato dei tricicli e dei quadricicli, il 1899 fu un festival di **Prinetti & Stucchi**, grazie al giovane Bugatti, talento nell'arte della guida tanto come nella messa a punto meccanica:



» Ettore Bugatti, primo assoluto a Verona a marzo (Verona-Brescia-Mantova-Verona, 161 Km), mentre Gianni Agnelli vinse la categoria 'automobili minimo 2-posti' su **Phénix** (v.pag.183) e Francesco Giusti la 'Gara di Dirigibilità' del giorno precedente su **Miari & Giusti**.

» Ettore Bugatti, primo a Reggio Emilia a maggio (85 Km), alla media di 65 Km/orari, cioè 15 Km/orari più veloce della **Peugeot** vincitrice della categoria 'automobili'.

» A Padova-Vicenza-Thiene-Padova in giugno (175 Km), Ettore Bugatti e Enrico Tarlarini furono rispettivamente vincitori della categoria 'quadricicli e tricicli', tutti e due più veloci della **Mors** 6cv di Rossati, vincitore nella categoria 'vetture 4-posti'.



Bugatti e Tarlarini, entrambi su tricicli **Prinetti & Stucchi**, si incrociavano spesso nelle competizioni transalpine, come in questa occasione, l'8 maggio 1899, alla partenza di Reggio Emilia.

» Le vetture straniere, abituate agli allori, furono costrette ad accontentarsi di due vittorie, la **Decauville** a Mantova (il 9 luglio) e la **Benz** al Campionato Nazionale di Velocità a Treviso (il 30 ottobre).

→ I numerosi italiani, che, malgrado l'evoluzione promettente, continuavano a essere scettici verso la produzione nazionale, furono i primi ad essere sorpresi dal successo del 'made in Italy':

→ quello della 'Vetturina' **Perfecta**, che vinse il 22 maggio a Bologna (80 Km). Nel 1903, il suo produttore, Bender & Martiny decise di cedere la sua attività automobilistica per mantenere soltanto la produzione di tessuti impermeabili. In questo modo poteva comunque rimanere in contatto con gli amici automobilisti, per i quali l'abbigliamento 'all-weather' era indispensabile.



→ e soprattutto le molteplici vittorie dell'**Orio & Marchand** di Emilio Laporte nella categoria 'vetturine dal peso massimo di 400Kg': il 30 aprile, alla Torino-Pinerolo-Avigliana-Torino; il 22 maggio a Bologna; il 14 e 15 agosto a Piacenza; il 20 settembre alla Bergamo-Treviglio-Crema-Bergamo.



Seduti sulla prima **Orio & Marchand** 5cv, si riconoscono Emilio Laporte (secondo da sn) e Giuseppe Merosi (quarto da sn), il futuro fondatore di Alfa.

→ L'officina **Storero** a Torino, specializzata in carrozze e biciclette si era riconvertita all'automobile. Il figlio Luigi fu prima ciclista e poi pilota automobilistico. Vinse molte corse, fra le quali la Brescia-Cremona-Mantova-Verona-Brescia (l'11 settembre) sulla **De Dion-Bouton** e le corse di Piacenza (il 14 e 15 agosto) su un triciclo **Phénix Storero**, il cui motore era probabilmente quello costruito su licenza **Phoenix-Daimler**.



→ Carlo Maserati (foto), il maggiore dei fratelli Maserati, vinse la Brescia-Orzinuovi-Brescia (56 Km) su una moto di sua concezione con una trasmissione a cinghia e costruita ad Anzano (Milano) nell'officina del marchese Michele Carcano.

Alcuni sportivi della ricca borghesia mettevano la loro notorietà a vantaggio della promozione della nascente industria italiana ed era pertanto necessario che presenziassero agli avvenimenti sportivi, senza necessariamente parteciparvi. In Italia le competizioni prendevano spesso il via nelle città con un 'Concorso di Dirigibilità', cioè delle brevi prove seguite da un ampio pubblico che permettevano al tempo stesso di testare il materiale per la 'grande corsa' del giorno dopo. Non era difficile incontrarvi Michele Lanza (v.pag. 121), Bartolomeo Orio, Giacomo Miari, il conte Bricherasio, il conte Biscaretti, o Lauro Bernardi (figlio d'Enrico v.pag.120).

#### ALTROVE NEL MONDO

In Belgio, la competizione aveva già eletto il proprio domicilio nell'emblematica regione di Spa-Francorchamps. Qui de Knyff si sentiva come a casa e a luglio vinse sia la Bruxelles-Namur-Spa che la Spa-Bastogne-Spa su **Panhard & Levassor**.



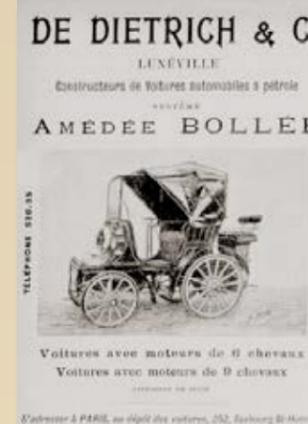
Per i costruttori belgi questa fu l'opportunità di misurarsi con le stelle straniere: tra la **Panhard & Levassor** n°1 e l'**Amédée Bollée Fils** n°4, si inserisce una **Vincke**, la decana nazionale.

In Germania, la corsa più significativa (384 Km), fu la Berlino-Lipsia-Berlino: abituato agli appuntamenti sportivi, il barone von Liebig poteva rammaricarsi di non aver mantenuto la sua reputazione di 'Baron Vorwarz\*' (\*in avanti), visto che arrivò solo sesto, molto dietro Richard Benz e Fritz Held sulla **Benz** 'Rennwagen', modello realizzato proprio per la corsa come il suo nome suggerisce.

La **Benz** 'Rennwagen' 8cv qui è nelle mani di Eugen Benz, fratello del vincitore Richard e figlio del grande Carl. Per la corsa Berlino-Lipsia-Berlino, questo modello era equipaggiato con un motore da 12cv.



Un'altra corsa transfrontaliera (170 Km) su iniziativa del 'Bayerische-Automobil-Club' (Baviera) collegava Innsbrück a Monaco, e fu vinta alla velocità di 28 Km/orari dal conte de Dietrich, ricchissimo industriale di Lunéville (Lorena) su una 'rennwagen' da 16cv del suo marchio, fabbricata su licenza **Bollée**. E' proprio da **de Dietrich** a Niederbronn in Alsazia (che all'epoca si trovava in Germania), che Ettore Bugatti trovò il suo primo impiego fuori dall'Italia, non lontano dal suo futuro impianto a Molsheim.



In Inghilterra, 'l'eccentrica banda' di David Salomon (v.pag.137) non stava nella pelle sperando che un giorno si potesse fare una vera gara. Gli amanti dell'automobile si accontentavano di assistere a simulacri sportivi, come a Richmond, teatro di buffi (e trucchi) duelli tra l'automobile e il cavallo (v.pag.99).

In Russia, il francese Louis Mazy, importatore di tricicli **Clément**, continuò a dominare le prove a Mosca e San Pietroburgo (v.pag.171).

Negli USA, nel momento stesso in cui quaranta nuovi produttori stavano nascendo, a livello sportivo ci fu sempre calma piatta, a parte qualche impresa di **Winton** a Belmont Park a Philadelphia e a Galesburg in Illinois, così come il viaggio di Alexandre Winton, che collegò Cleveland (Ohio) a New-York alla media di 24Km/orari. Altra impresa individuale fu quella di Freelan Stanley e sua moglie Flora sulla **Stanley** a vapore, alta sulle staffe (foto) e per questo soprannominata 'il ragno': scalando i 12 Km del monte Washington (New-Hampshire), inaugurò un tracciato che diventerà nel 1904 la famosa 'Climb to the Clouds' (Corsa verso le Nuvole).



## Che cosa ricordare del 1899?

### LE COMPETIZIONI

Ricordiamo che l'anno iniziò alla grande con i record successivi tra Chasseloup-Laubat e Jenatzy (v.pag.14), con la sfida vinta da quest'ultimo riportando il record di velocità a 105,882km/h (foto dei preparativi del 29 aprile).

Per quello che concerne le competizioni su strada, si possono aggiungere due corse senza particolare interesse, se non quello di stare per scoprire due grandi promettenti talenti:

- » L'Austria: una corsa (23 ottobre) sulla pista del Prater a Vienna, vinta dal barone Theodor von Liebig sulla sua **Nesseldorfer**, equipaggiata dal 2-cil. contra-motor **Benz** (v.pag.9) spinto per l'occasione a 9cv. La macchina era stata concepita da un giovane apprendista di 21 anni, Hans Ledwinka, futuro 'signor **Tatra**' e le cui idee ispireranno anche Ferdinand Porsche.
- » Spagna: la prima gara ebbe luogo a Barcellona e comprendeva alcuni sprint di 4 Km. La categoria 'automobili' fu vinta dallo svizzero Stahel sulla spagnola **La Cuadra**. Emilio de la Cuadra produsse delle 'ibride elettriche' (con motore a scoppio per alimentare le batterie) e dei veicoli a benzina. Il suo assistente era sempre un giovane di 21 anni, Marc Birkigt, anche lui all'origine dell'avventura della **Hispano-Suiza**.



### I PILOTI

In Francia, si distinsero chiaramente due categorie di piloti:

- » gli aristocratici e i borghesi benestanti, piloti della prima ora, che continuavano a partecipare alle corse, ma ormai solo nella categoria 'turistica';
- » nella categoria 'regina', questi furono rimpiazzati dai piloti di officina, spesso ciclisti riconvertiti, che arrotondavano il loro stipendio rivendendo le auto delle loro imprese (v. pag.180). Sul piano del **Marketing**, traevano beneficio dalla suggestione immediata che il veicolo suscitava e dall'impazienza dell'acquirente, pronto a pagare di più per evitare i ritardi nella consegna. Per di più, visti i progetti tecnici e i rischi di un rapido invecchiamento, queste vendite erano quasi istantanee, come nelle 'Corse di Catalogo' (v.pag.173).

### I PILOTI-IMPREDITORI

Molti piloti sono diventati imprenditori per passione e ambizione: Eugène de Dietrich, Georges Richard, Adolphe Clément, Charles Rolls, Theodor von Liebig... e Louis Renault, che proprio nel 1899 segnò la sua prima vittoria sulla sua 'vetturessa', equipaggiata con un cambio senza precedenti nella quale la terza marcia era a 'presa diretta'.

In Italia, mentre si continuava a privilegiare tutto ciò che era estero al punto di organizzare una gara riservata agli stranieri (ad es. la corsa Limone-Cuneo-Torino, v.pag.173), l'infatuazione per la competizione nazionale rivelò almeno tre destini fuori dal comune:

- » Ettore Bugatti, nato da una famiglia di artisti, emigrò in Alsazia per sublimare la sua arte.
- » Oreste Fraschini, diventerà co-fondatore della **Isotta-Fraschini**, il 'prestigio italiano'.
- » Giovanni Agnelli, mobilitò i suoi amici torinesi ad un grandioso progetto la '**FABBRICA ITALIANA AUTOMOBILI TORINO**', della quale diventò, in un primo momento, segretario. Questo gruppo di appassionati si riuniva al 'caffè Burello' per creare l'industria automobilistica italiana.

Il 1899 ha visto, in ognuno dei paesi pionieri, la fondazione di qualche grande nome della storia automobilistica, sia sportiva che industriale, tra i quali, **Horch** (Germania), **Renault** (Francia), **Fiat**, **O.M.** (Italia), **F.N.** (Belgio), **Sunbeam**, **Wolseley** (Inghilterra), **Packard** (USA)....

disegno Raphael Cruyt



# VALBRUNA

Stainless Steels, Nickel Alloys & Titanium Long Products



Squares



Rebar



Wire

Ingots



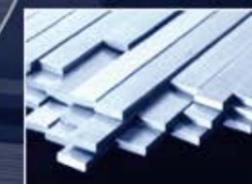
Rounds



Billets



Wire Rod



Flats



Hexagons



Angles



**ACCIAIERIE VALBRUNA**

High quality is our standard

[www.valbruna-stainless-steel.com](http://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](mailto: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](mailto:info@valbruna.us)

IL MONDO BERETTA NEL CUORE DI MILANO.

RAINERIDISEIGN.COM



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

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



[beretta.com](http://beretta.com)



[estore.beretta.com](http://estore.beretta.com)

**BERETTA**  
**GALLERY**