

Porte
importanti



Porta sezionale modello IRIS

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

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

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

www.peliportesezionali.it
info@peliportesezionali.it

 **Peli**
Portesezionali



AL MUSEO MILLE MIGLIA

LA STORIA DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE

TRA RICORDI E TESTIMONI DELL'EPOCA

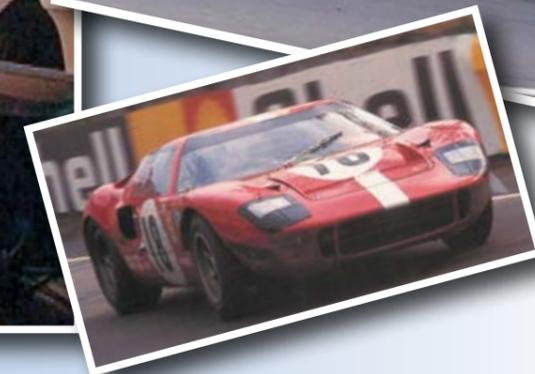
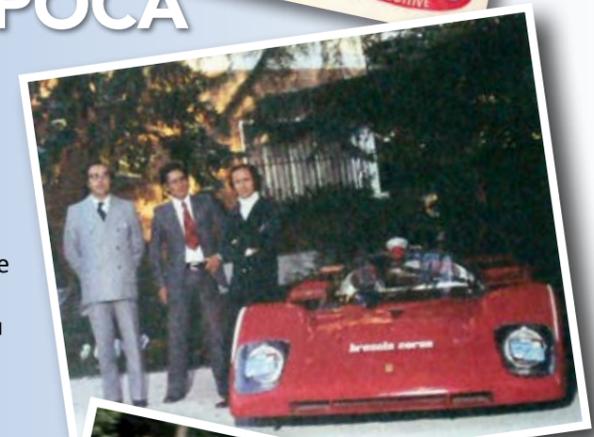
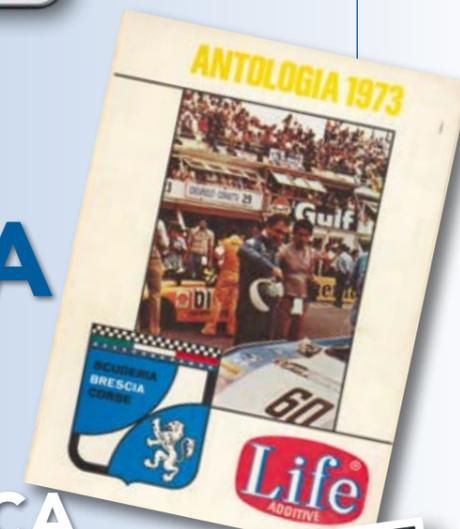
Sabato 7 novembre al Museo Mille Miglia l'Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (AISA) ha organizzato una conferenza inerente la Scuderia Brescia Corse. L'incontro, già prestigioso per la presenza del comitato direttivo di AISA, di rappresentanti del Museo dell'Auto di Torino e del Registro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

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



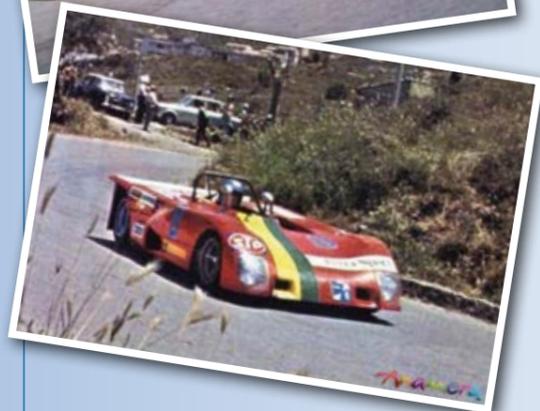
Nella foto, da sinistra:

Mauro Negri, Luigi Moreschi, GiBi Guarneri e Dino Brunori



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

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



PEBBLE BEACH CONCOURS D'ELEGANCE

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

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



Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti con Clint Eastwood

SUCCESSO DELLA SCUDERIA A BASSANO

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



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

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



A tutti voi, la Scuderia Brescia Corse: Grazie!

2015

ACCERENZI VALERIO
AIME FRANCO
ALBUZZA MASSIMILIANO
APPODIA MARINO
ARCANGELI GUIDO
BAROZZI ENNIO
BARZIZA MONICA
BECCHETTI MARCO
BECCHETTI SIMONE
BELUSSI GIANPIETRO
BENETTI ALBERTO
BENETTI DONATO
BERTOLA ERNESTO
BERTOLI SANDRO
BETTINSOLI MASSIMO
BIGONI CRISTIAN
BOCELLI VALERIO
BOGLIOLI MARIO
BOLOGNA ANTONIO
BONI FRANCA
BONOMI ALDO
BONOMI MARIO
BONOMI MARTA
BONOMI TARCISIO
BONOMI SIMONE
BONTEMPI MASSIMILIANO
BRESCIANI DONATELLA
BRICCHETTI VINCENZO
BRUNORI DINO
CHERUBINI CRISTIANA
CHERUBINI GIUSEPPE
CIBALDI ENZO
COLPANI MATTIA

COLPANI MAURIZIO
CONSOLI ENRICO
CRISTIANO PAOLO
DELL'AGLIO SILVIO
DONATI ACHILLE
FEDERICI PIERNARCISO
FERRARI BRUNO
FORESTI PIETRO
FRAGNI MARCO
GABURRI MARIA
GABURRI ROBERTO
GANDOLFI FLAVIO
GATTA MARCO
GHEZZI CARLO
GIANANTE MAURO
GIOVANELLI CESARE
GIRARDI ALESSANDRO
GNUTTI MARCO EVANGELISTA
GNUTTI QUIRINO
GNUTTI RENATO
GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE
GUSSALLI BERETTA FRANCO
GUSSALLI BERETTA UGO
LAMBERTI ALESSANDRO
MAGIONAMI ELENA
MARINELLI VALERIO
MARINELLI STEFANO
MARINI BRUNO
MAZZETTI PAOLO
MENNI ANDREA
MILANI PIERGILIO
NESSI FERRUCCIO
OLIVINI GIULIO

PASINI EZIO
PASOTTI MARIA VITTORIA
PELI OSVALDO
PERLETTI EZIO
PERLETTI RICCARDO
PIARDI EZIO
PICCINELLI EUGENIO
PONTIROLI ANGELO
PRETI ADRIANO
RAMPONI ORESTE
RANGHETTI MAURIZIO
REVERBERI VITTORIO
REBUFFONI ANTONELLA
RIZZINELLI FABIO
RUGGERI ANDREA
SBALZER MASSIMILIANO
SBARDOLINI PATRIZIA
SCALVENZI GIUSEPPE
SCHIFFER DAVIDE
SCIO ENRICO
SEDDIO CLAUDIO
SENECI ANGELO
SIMONELLI ANGELO
SMORTO ANTONIO
TAGLIETTI GIORGIO
TOMASONI MARIO
TOSI ENNIO
UBERTI GIOVANNI
VINCOLI ARMANDO
VINCOLI LAURA
VOLPI ALBERTO
ZAPPA SERGIO

BAROZZI
OROLOGI

ACQUAVIVA

RUBINETTERIE
BRESCIANE

SIFRAL

BERETTA



www.scuderiabresciacorse.it



18° RAID DELL'ETNA

IL RAID DELL'ETNA 2015

DAL 27 SETTEMBRE AL 3 OTTOBRE



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Si sono piazzate ai primi tre posti:

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

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

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

Si sono piazzati al secondo posto Pierina Calvini e Bruno Lanteri con la Austin Seven Mini 850 e, al terzo, Valentino Sensi e Massimo Saggini a bordo della Alfa Romeo 2600 Spider Touring.

Questi ultimi, cuffie alle orecchie e strumentazione di bordo da veri professionisti, per la seconda volta al Raid (la prima nel 2011) ci hanno detto: «*La gara ci ha appassionato molto, oggi si è pure rotto un cronometro nel bel mezzo della prova e abbiamo dovuto fare senza.*»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



VG
INDUSTRIAL COMPONENTS



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

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

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



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

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

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

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

La settima volta della COPPA FRANCO MAZZOTTI

10 Ottobre 2015



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



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





VII COPPA FRANCO MAZZOTTI

UN PERCORSO TUTTO NUOVO

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

disputato e lo sarà il prossimo anno. Dopo le sei precedenti edizioni, nel 2015 la Coppa Franco Mazzotti si è presentata come gara di regolarità classica, tecnicamente impegnativa per i concorrenti in virtù delle 71 Prove Cronometrate, di due Prove di Navigazione a media imposta e dei 5 Controlli Orari, distribuiti in 142 km del tormentato percorso tra Brescia e la Franciacorta..

A vincere l'edizione 2015 sono stati Giovanni Mocerì, pediatra palermitano, e il giornalista bresciano Daniele Bonetti su Fiat 508 C del 1939.

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

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

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





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

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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

Oltre a quelli dei comuni interessati dal passaggio della manifestazione, la VII Coppa Mazzotti ha ricevuto il patrocinio del Senato della Repubblica Italiana, della Regione Lombardia e della Provincia di Brescia.

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



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



RINGRAZIAMENTI

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

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

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

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

Oltre che a tutte le amministrazioni comunali dei comuni attraversati, una particolare riconoscenza • oltre che alla Provincia e al Comune di Brescia • la rivolgiamo alle amministrazioni di Capriolo, Chiari, Cazzago San Martino, Cellatica e Gussago. Identica gratitudine la esprimiamo all'Automobile Club di Brescia: oltre ad ospitare il Club - fin dalla fondazione - ci ha fornito ogni supporto logistico richiesto, co-organizzando la corsa.

Grazie pure a Paolo Tomaselli, responsabile dell'Ufficio Sportivo dell'ACI Brescia, che si mette a disposizione con l'entusiasmo di un vero appassionato.

Infine, grazie a Anna Vitale e a tutti i collaboratori del Club, al Direttore di Gara Ernesto Cinquetti, al Giudice Unico Giuseppe Scutra, al medico Dott. Fabio Beccalossi, agli Agenti della Polizia Stradale e a quelli della Polizia Locale di Brescia e delle località attraversate, ai Commissari di Percorso e ai Cronometristi di Crono Car Service che, con il loro impegno, ci hanno consentito di divertirci.



PROGRAMMA:

VENERDÌ 9 OTTOBRE (facoltativo)

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

SABATO 10 OTTOBRE

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

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



COPPA FRANCO MAZZOTTI CLUB MILLE MIGLIA

TROFEO RENZO CASTAGNETO

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

Porsche Club Brescia

Con il sostegno e la collaborazione di

PORSCHE
Centro Porsche Brescia
www.saottini.it

HOTEL VITTORIA

SOLIVE
FRANCIACORTA

CHALLENGE
2015 **aido** 2016
AUTOSTORICHE

SCUDERIA
FRANCIACORTA
CORSE

COPPA aido

UBI Banco di Brescia

battistella

RUBINETTERIE BRESCIANE

SILVIO DELL'AGLIO
ARMATURE ELETTROSALDATE
ELECTRICALLY SOLDERED SCAFFOLDINGS

Peli
Porte sezionali

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

MAST

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

GNUTTI
60 years
INDUSTRIAL COMPONENTS

MOTORSTORICA
HIGHEST QUALITY PARTS

British Racing Green
Quality Spare Parts

AutoClass
Sogni in movimento

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

CAVALLI - elettroerosioni



CLUB 1000 MIGLIA FRANCO MAZZOTTI

ACI

SPORT



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



18 RILEY SPRITE - 1935, Dannenmaier Bernd - Dannenmaier Christiane



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



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



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



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



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



23 MG TB - 1938, Sisti Sergio - Gualandi Anna



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



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



24 BMW 328 - 1938, Colpani Maurizio - Cristiano Paolo



26 LANCIA APRILIA - 1938, Cavalleri Tiberio - Meini Cristina



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



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



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



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



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



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



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



34 JAGUAR BIONDETTI - 1950, Perbellini Gino - Perbellini Andrea



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



46 PORSCHE SPEEDSTER - 1955, Marinelli Valerio - Vignoni Adriana



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



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



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



56 MG A - 1956, Saleri Francesco - Ruffini Giovanna



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



85 MINI COOPER - 1973, Rosoli Enzo - Cocca Luigi



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



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



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



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



**COPPA
FRANCO
MAZZOTTI**



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

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

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

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

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

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

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

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

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

CLASSIFICA COPPA DELLE DAME - Coppa Contessa Camilla Maggi

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

CLASSIFICA CATEGORIA VETTURE SPORT - Coppa Andrea Curami

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

CLASSIFICA VETTURE PORSCHE - Trofeo Centro Porsche Brescia

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

CLASSIFICA Trofeo Raoul Patrizi - Prove a Villa Mazzotti

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

CLASSIFICA Trofeo Giannino Marzotto - Prove al Museo Mille Miglia

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

CLASSIFICA Trofeo Aymo Maggi - Prove a Calino

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

CLASSIFICA Trofeo Gino Munaron

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

CLASSIFICA Trofeo Roberto Paoletti - Prove Castello di Brescia

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

CLASSIFICA Trofeo Rubinerterie Bresciane

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

CLASSIFICA Trofeo Solive

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

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



Alberto Riboldi e Paolo Sabbadini, secondo classificati



Gabriella Scarioni e Ornella Pietropaolo, vincitrici della Coppa delle Dame



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



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

Tiberio Cavalleri e Cristina Meini, sestì classificati



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



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



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



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



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



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



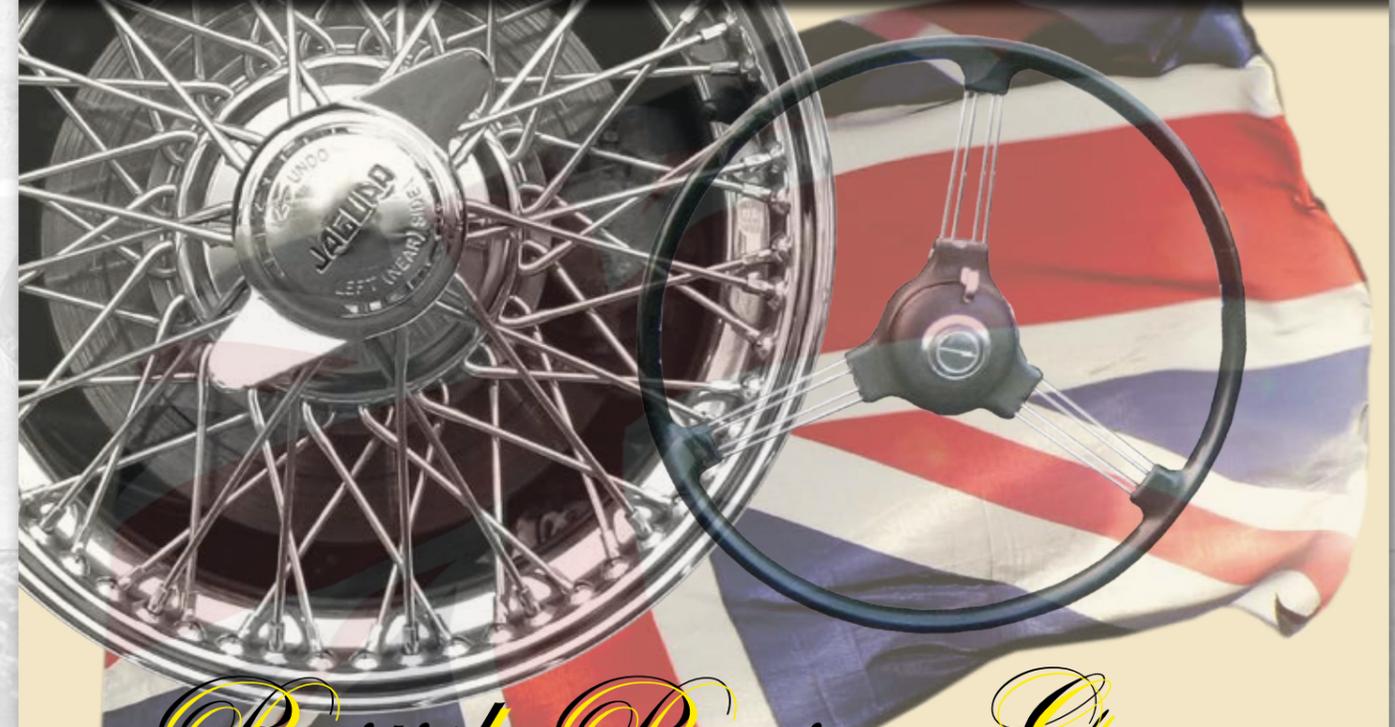
La Sala delle Rose dell'Hotel Vittoria, sede delle premiazioni



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



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



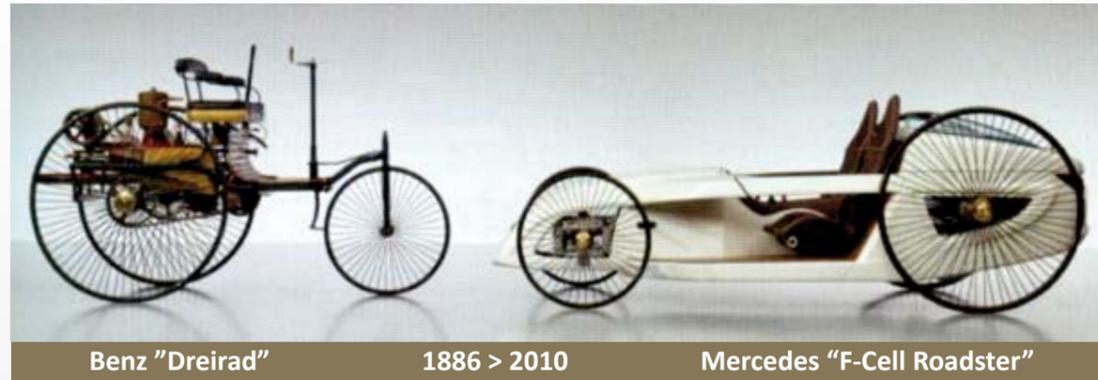
British Racing Green

Triumph • MG • Austin Healey • Jaguar



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

L'AUTOMOBILE: SOSTENIBILITÀ DI UN SOGNO



Benz "Dreirad"

1886 > 2010

Mercedes "F-Cell Roadster"

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

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

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

Capitolo 4: Le competizioni nel periodo 1878-1920: marketing o laboratorio? da maggio 2014
 In questo numero della **Freccia Rossa** continuiamo le competizioni con l'anno 1898 e la prima corsa internazionale Parigi-Amsterdam-Parigi. Alcune foto mai pubblicate da allora sono estratte da giornali locali dall'epoca. Queste pagine scritte in francese sono state tradotte da Letizia Giani, con l'aiuto di Laura Bonzi e Massimo Meli.



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



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

1898, LA PRIMA CORSA INTERNAZIONALE

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



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

6-7 MARZO 1898, MARSIGLIA-NIZZA

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

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

1898, I Mass-media e l'Automobile

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

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

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

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



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



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

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

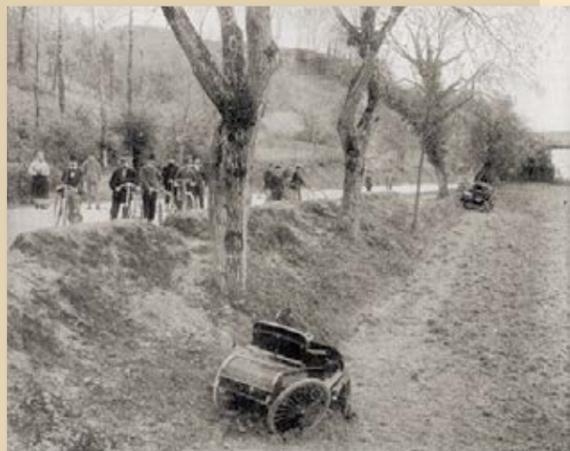


L'ultima foto del marchese di Montaignac e del suo meccanico Hézard, qualche minuto prima dalla partenza della corsa che per loro fu fatale.

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

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

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



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

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

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



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

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

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



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

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

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



TERRIBLE ACCIDENT D'AUTOMOBILES

11-12 MAGGIO 1898: PARIGI-BORDEAUX

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

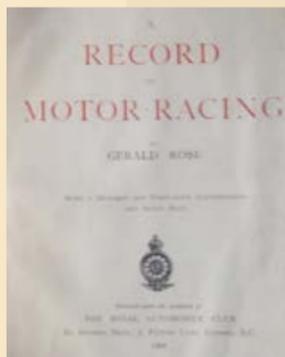
A causa dei suoi precedenti, le corse ciclistiche si erano imposte nel paesaggio popolare sportivo. Quindi si maturò l'idea di fare precedere la 'Bordeaux-Parigi ciclistica', che risaliva al 1891 (v.pag.112), da una corsa automobilistica in direzione inversa. Una volta arrivati a Bordeaux, i piloti al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

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

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



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



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





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



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

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

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



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

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



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

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

De Knyff vinse non solo la Parigi-Bordeaux



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

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

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

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

GIUGNO 1898, IL PRIMO SALONE DELL'AUTOMOBILE



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

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

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

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

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

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

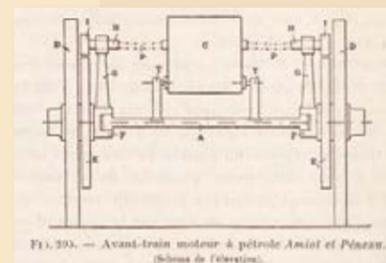


FIG. 303. — Avant-train moteur à pétrole Amiot et Péneau. (Schéma de fabrication.)



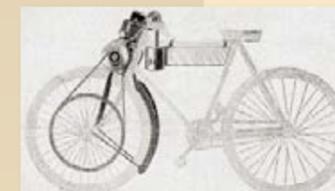
Si distinguono chiaramente le stanghe che poggiano sulle due ruote dell'attacco-motore Amiot-Péneau.



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

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

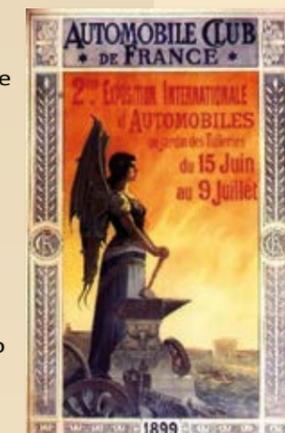
La bicicletta Werner, la prima 'bici assistita' meccanicamente, che disponeva di un piccolo motore (1/4 cv) collegato alla ruota anteriore.



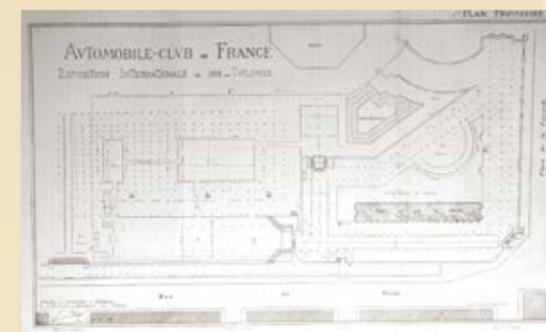
Abbigliamento 'all weather' (per tutte le condizioni meteorologiche), indispensabile per mantenere l'eleganza in ogni stagione, dal momento che le berline chiuse erano l'eccezione.

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

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



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



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



INSERTO

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

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

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

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

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

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



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

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

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

GIÀ LA BUROCRAZIA!

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

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

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



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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



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



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

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

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

Nella seconda tappa la bagarre diventò in ogni punto appassionante.

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

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



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

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

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

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



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

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

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

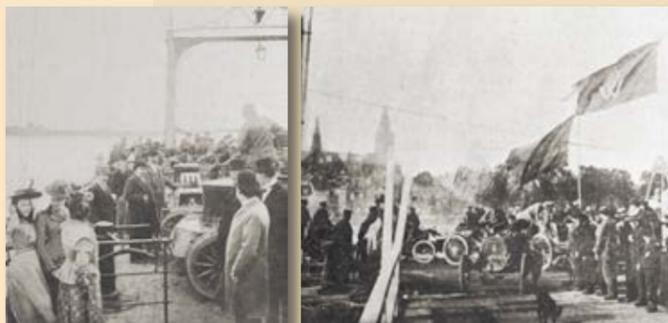
All'arrivo a Liegi, Charron vinse davanti ad altre tre Panhard & Levassor e aumentò il suo vantaggio in classifica sulla Amédée Bollée Fils di Giraud.

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

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

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

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



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



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

1898 Parigi-Amsterdam-Parigi: Marketing o Laboratorio?

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



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



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

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



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

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

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



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



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



Che cosa ricordare del 1898?

CONCORRENZA SPORTIVA, TECNICA O COMMERCIALE?

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

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

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

L'INTERNAZIONALIZZAZIONE DELLE COMPETIZIONI:

1/ CHI SONO I NUOVI ARRIVI NELLA COMPETIZIONE?

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

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

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



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

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

2/ CI SONO LE CONFERME

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

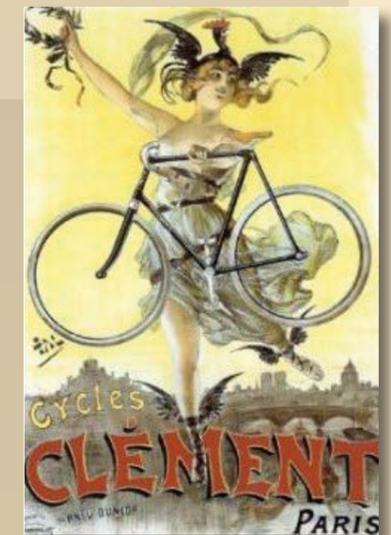
3/ CI SONO TRADIZIONI CHE SI RADICANO

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

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

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

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



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

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

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

Bulletin d'Inscription

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

Nombre de voitures: _____

Constructeur: _____

Forme: _____

Forme en chevaux: _____

Nombre de places: _____

Signature: _____

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



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

4/ IN FINE, C'È IL CASO INGHILTERRA

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

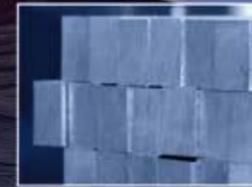
'In Francia, il Governo ha fatto di tutto per il pubblico come se non fosse in grado di comminare da solo, che fosse per il commercio con misure protezioniste, per le feste popolari con sovvenzioni o per l'automobile con esami per le vetture e patenti per i conducenti... Queste assurde restrizioni hanno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

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

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

VALBRUNA

Stainless Steels, Nickel Alloys & Titanium Long Products



Squares



Rebar



Wire

Ingots



Rounds



Billets



Wire Rod



Flats



Hexagons



Angles



www.valbruna-stainless-steel.com

ACCIAIERIE VALBRUNA

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

VALBRUNA SLATER STAINLESS INC.

2400 Taylor Street West 46801 Fort Wayne, IN - USA
Tel. +1 260 434 2800 - Fax. +1 260 434 2801
e-mail: info@valbruna.us

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

RAINERDESIGN.COM



Beretta Gallery - Via Durini, 5.
Il puro stile italiano celebra l'outdoor.

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



beretta.com



estore.beretta.com

BERETTA
GALLERY