

LA FRECCIA ROSSA



*1955 - 2015:
sessant'anni fa Mario Omati
e Giovanni Corazza,
attuali Presidente e Vicepresidente
del Club Mille Miglia, vincevano
la categoria 750 Turismo Speciale
alla Mille Miglia*



TUTTE LE NOTIZIE
DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE



10 OTTOBRE 2015:
LA COPPA FRANCO MAZZOTTI
RIEVOCA IL GRAN PREMIO
BRESCIA 1940



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per auto storiche

e

Porsche Tribute

27 settembre - 3 ottobre 2015



www.arancero.org



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



TROFEO

UBI Banco di Brescia

dove ci sono
valori che
contano,
noi ci siamo

Mille Miglia è leggenda, storia, passione.
È un simbolo dell'eccellenza italiana, un valore che da Brescia ha conquistato il mondo.
Banco di Brescia è *trophy sponsor* della Mille Miglia 2015.
Perché sappiamo dare alle cose il valore che meritano.

UBI Banco di Brescia

Trophy sponsor **1000 MIGLIA** 2015

www.ubibanca.com/bancodibrescia

SOMMARIO n° 50 Maggio 2015

Editoriale Lo spirito del Club è sempre vivo	3	Mario Omati e Giovanni Corazza Una vittoria alla Mille Miglia un'amicizia per la vita	28
10 ottobre 2015 Coppa Franco Mazzotti	5	La Mille Miglia tra la gente Concorso fotografico Bruno Boni Mille Miglia 2015	30
Prenatalizia I riconoscimenti annuali del Club	6	Le automobili dei nostri soci Le molte Mille Miglia di un'Alfa Romeo 6C 1500 MMS	32
Tributo ai fondatori Un appuntamento irrinunciabile per il Club	10	Addio ad Armando Franchina Gentleman con il cronometro	35
Libra 1000 Miglia La nuova carta di credito del Gruppo UBI Banca	13	Musa di carta: Mille Miglia da copertina	36
Mille Miglia 2015 Dica 33: la Mille Miglia gode di ottima salute	16	Dal 1964 sinonimo di sport automobilistico 50 Anni di Scuderia Brescia Corse	43
1000 Miglia Srl I risultati si ottengono con la passione	22	L'automobile: sostenibilità di un sogno Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione	52

SOCI FONDATORI E NUOVI SOCI

**LO SPIRITO DEL CLUB
È SEMPRE VIVO**

Cari Amici,

per il nostro Club, si può dire che l'anno va da una Mille Miglia all'altra. Ancora una volta, i soci fondatori del Club Mille Miglia - coloro cioè che hanno portato a termine almeno un'edizione della "corsa più bella del mondo", dal 1927 al 1957 - saranno protagonisti dando il via alla Mille Miglia dalla pedana di partenza di Viale Venezia. Poi, saluteranno i concorrenti al loro arrivo e premieranno i vincitori al Teatro Grande. Come lo scorso anno, 1000 Miglia Srl, ha deciso di inserire nel Comitato d'Onore, insieme a Stirling Moss, l'unico vincitore della corsa ancora in vita, Presidente e Vicepresidenti del Club della Mille Miglia "Franco Mazzotti": Mario Omati, Giovanni Corazza e Alfredo Coppelotti. Da notare che, sessant'anni fa, insieme, i primi due vincevano la loro categoria alla Mille Miglia del 1955, storia che troverete nelle prossime pagine.

Per incontrare tutti questi giovanotti, sarà sufficiente recarsi alla nostra Club-House in Piazza della Vittoria, presente alla Mille Miglia fin dal 1950, dopo che il Club fu fondato nell'autunno del 1949; sin dalle prime rievocazioni degli anni Ottanta, rappresenta un punto d'incontro famoso per gli appassionati di tutto il mondo che, ogni anno, non mancano di visitarci. Per tutto ciò, per non essere venuti meno ad antiche tradizioni, il Club Mille Miglia è riconoscente alla dirigenza di 1000 Miglia Srl che, ricordiamo con piacere, fa tutta parte del Club, a partire dal Presidente Valerio Marinelli, che da un mese ha sostituito Roberto Gaburri, rimasto in Consiglio, fino ad Andrea Dalledonne e Marco Makaus entrambi soci onorari del Club.

*cordialmente,
Paolo Mazzetti*

Da sinistra:
Giovanni Corazza, Nicola Fabiano,
Mario Omati e Alfredo Coppelotti,
Soci Fondatori



Tra i nuovi soci del Club - con il titolo di Socio Onorario, come lo fu Enzo Ferrari sin dall'anno della fondazione, nel 1949 - c'è Maurizio Arrivabene, da quest'anno a capo della gestione sportiva della Scuderia Ferrari di F1. Arrivabene, da buon bresciano, si è dichiarato onorato di fare parte di un sodalizio di così importante tradizione: la sua investitura ufficiale avverrà in una delle prossime riunioni del Club Mille Miglia.



Trio di Presidenti
Roberto Gaburri, recentemente sostituito da Valerio Marinelli come Presidente di 1000 Miglia Srl e Piergiorgio Vittorini Presidente di ACI Brescia



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

www.motorstorica.com





COPPA FRANCO MAZZOTTI

GRAN PREMIO BRESCIA 1940



10 OTTOBRE 2015

VII^a COPPA FRANCO MAZZOTTI

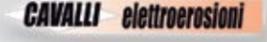
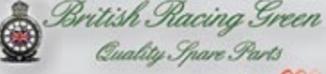
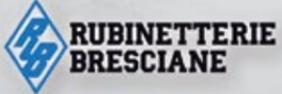
GARA DI REGOLARITA' SUL PERCORSO

BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA

RIEVOCAZIONE DEL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940



28 Aprile 1940,
la BMW 328 Touring
di Huschke von Hanstein,
vince il 1° Gran Premio Brescia



10 Ottobre 2015

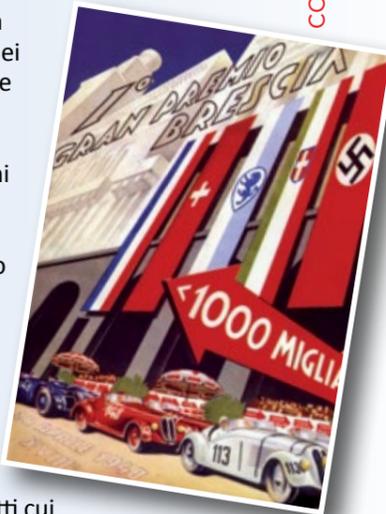
LA COPPA FRANCO MAZZOTTI

RICORDA IL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

REGOLARITÀ AI MASSIMI LIVELLI, OSPITALITÀ D'ECCEZIONE, OMAGGI DI CLASSE PER I PARTECIPANTI: A OTTOBRE TORNERÀ PER IL SETTIMO ANNO CONSECUTIVO LA COPPA FRANCO MAZZOTTI, LA GARA ORGANIZZATA DAL CLUB MILLE MIGLIA, DIVENUTA ORMAI UN APPUNTAMENTO DI RILIEVO PER DIVERSI APPASSIONATI.

Dopo la felice esperienza dell'edizione 2014, la Coppa Mazzotti è stata messa a calendario per sabato 10 Ottobre e proseguirà in quel percorso - quello della Mille Miglia del 1940, l'unica che non fu disputata sul tracciato Brescia-Roma-Brescia ma sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia - che l'ha resa una manifestazione di indubbio interesse anche fuori dai confini bresciani: non è un caso che proprio la gara organizzata dal Club Mille Miglia sia stata la prima manifestazione di regolarità classica a reintrodurre le prove di media dopo parecchi anni di oblio; un esperimento felice che poi è stato replicato dalle più importanti gare per auto storiche del mondo, dalla Mille Miglia al Gran Premio Nuvolari. Anche l'edizione 2015 non verrà meno a questa idea: essere al tempo stesso custodi della tradizione, con un nome senza dubbio importante, senza disdegnare qualche "fuga in avanti" per cercare nuove idee per rendere la gara più divertente e frequentata dagli appassionati con auto di straordinario prestigio. Proprio le auto di valore sono sempre stato uno

dei temi importanti della gara del Club: scorrendo l'elenco dei partenti è sempre stato palese come al via ci fossero diverse vetture anteguerra, divenute una rarità nelle manifestazioni escluse dal circuito de Grandi Eventi. Il 10 ottobre la Coppa Mazzotti ricalcherà il percorso delle recenti edizioni senza però escludere qualche variazione, come il transito nel centro di Mantova: senza dubbio non potrà mancare il passaggio da Chiari, sede di Villa Mazzotti, casa che diede i natali a Franco Mazzotti cui sono intitolati sia il Club, sia la gara. Il resto del percorso sarà in ogni caso il più fedele possibile a quello del Gran Premio del 1940 con Cremona e Mantova come vertici di quel triangolo ideale che consentì alla Mille Miglia del 1940 di disputarsi nonostante il conflitto bellico in pieno svolgimento. Proprio su queste basi, spazio quindi a passaggi importanti come quelli a Isola Dovarese, nel Parco dell'Oglio, sulla mitica curva delle Grazie prima del traguardo che - con ogni probabilità - sarà nuovamente nel centro storico di Brescia, culla della Mille Miglia. L'appuntamento è per il 10 ottobre: gli appassionati non vorranno senza dubbio mancare ad una gara che dopo le primissime edizioni è divenuta una manifestazione ambita anche dai migliori regolaristi in circolazione. ■■



L'Alfa Romeo 6C 1750 GS di Silvio ed Elena Dell'Aglio davanti a Villa Mazzotti a Chiari

Regolamento e scheda d'iscrizione sono disponibili sui siti:
www.clubmillemiglia.it
www.coppafrancomazzotti.it
 Per informazioni: 030 2397322
segreteria@clubmillemiglia1949.it

COMITATO ORGANIZZATORE: CLUB DELLA MILLE MIGLIA "FRANCO MAZZOTTI" c/o ACI BRESCIA
 Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia - Tel. e fax: 030 2397322 (Lun. / Ven. 9:00 - 13:00)
segreteria@clubmillemiglia1949.it - www.clubmillemiglia1949.it - www.coppafrancomazzotti.it

COPPA FRANCO MAZZOTTI

LA TRADIZIONALE "PRENATALIZIA" I RICONOSCIMENTI ANNUALI DEL CLUB

La classica "prenatalizia", come da consolidata tradizione, ha chiuso la stagione 2014 del Club Mille Miglia con l'incontro di fine anno all'Hotel Vittoria di Brescia. Nel corso dell'assemblea, sono stati presentati i nuovi soci del Club Mille Miglia, salutati con entusiasmo dai circa centotrentacinque soci presenti. Un riconoscimento, quale ringraziamento per l'amicizia nei confronti del Club, è stato

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

L'Assemblea del Club all'Hotel Vittoria



L'editore Giorgio Nada, l'autore Paolo Mazzetti e Marco Makaus presentano il libro Mille Miglia 2014



SOCI CHE SI SONO DISTINTI NELL'ATTIVITÀ SPORTIVA NEL 2014:

GIOVANNI PAGLIARELLO

Vincitore Campionato Italiano Montagna 2014
Periodo FGT 1000

GIORGIO TAGLIETTI

Vincitore Challenge Salita Piloti Auto Storiche
Classe E - GTP 1150



John e Rutger Houtkamp ricevono l'investitura quali nuovi soci del Club



Giampiero De Cecco riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Giovanni Mocerì riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Silvia Marini riceve l'investitura quale nuova socia del Club



Laura Bonzi riceve l'investitura quale nuova socia del Club



Silvana Savaris Grasselli riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Tiberio Cavalleri riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Roberto Coen riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Giuliano Canè riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Emanuele Garatti Prati riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Florian Seidl riceve l'investitura quale nuovo socio del Club



Luca Andriani dell'Hotel Vittoria riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Emanuele Arrighetti riceve il riconoscimento per il Comune di Chiari



Mauro Giansante premiato per l'attività automobilistica del 2014



Mario Battistella riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Silvio Dell'Aglio riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Ugo Gussalli Beretta, con la Coppa di Arturo Mercanti, tra Aldo Bonomi e Donato Benetti



Michael Roeder premiato per l'attività automobilistica del 2014



Aldo Bonomi riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Cristian Stove riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Giorgio Taglietti premiato per l'attività automobilistica del 2014



Luciano Dal Ben premiato per l'attività automobilistica del 2014



Luigino Grasselli riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Arturo Cavalli riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Giuseppe Cherubini premiato per l'attività automobilistica del 2014



Corrado Minussi premiato per l'attività automobilistica del 2014



Bruno Marini riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Massimo Amenduni Gresele riceve il riconoscimento quale sostenitore della Coppa Franco Mazzotti



Alessandro Girardi premiato per l'attività automobilistica del 2014



Giovanni Corazza, Mario Omati e Alfredo Coppellotti tagliano la tradizionale torta



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

di Fulvia Loda Gelmini

COME DA TRADIZIONE, L'APPUNTAMENTO È NEI GIARDINI DI VIALE VENEZIA, PROPRIO DIETRO A DOVE RENZO CASTAGNETO VOLEVA CHE VENISSE MONTATE LE TRIBUNE PER LA PARTENZA E L'ARRIVO DELLA "CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO".

È proprio qui, davanti al busto in onore di Renzo Castagneto, che ogni anno viene deposta una corona di alloro in omaggio alla Mille Miglia di velocità, creatura concepita con il seme della passione e del coraggio insieme a Franco Mazzotti, Aymo Maggi e Giovanni Canestrini, e all'attuale Mille Miglia rievocativa, che vuole essere prosecuzione e custode di un patrimonio prima bresciano e poi mondiale dell'automobilismo sportivo e non solo. Lo scorso 18 aprile i soci del Club Mille Miglia, nella giornata dell'Assemblea del Club Mille Miglia Franco Mazzotti svoltasi presso la sede di ACI Brescia, si sono trasferiti in Viale Venezia delle Miglia; il Club, affiancato anche in quest'occasione da 1000 Miglia Srl e dall'Automobile Club di Brescia, ha voluto rendere omaggio ai quattro fondatori della Mille Miglia attraverso un gesto simbolico, ma partecipato e denso di significato. »



Nella foto, da sinistra: Giuseppe Cherubini, Roberto Gaburri, Antonella Rebuffoni, Piergiorgio Vittorini, Valerio Marinelli, Paolo Mazzetti, Mario Omati, Alfredo Coppellotti e Giovanni Corazza



L'Assessore del Comune di Brescia Paolo Panteghini e il Vicesindaco Laura Castelletti

I soci fondatori del Club, cioè coloro che hanno disputato almeno un'edizione della Mille Miglia di velocità, hanno deposto la corona simbolo del ricordo di tutti gli appassionati, affiancati da Valerio Marinelli e Roberto Gaburri in rappresentanza di 1000 Miglia Srl, Piergiorgio Vittorini, Presidente di ACI Brescia, Laura Castelletti e Paolo Panteghini, Vicesindaco e Assessore del Comune di Brescia: la Mille Miglia di ieri e di oggi unite nel tributo ai "Quattro Moschettieri" che la fondarono.

Per la quinta volta consecutiva il tributo, che nel 2011 ha ripreso una tradizione che si era interrotta per qualche anno, è stato anche l'occasione per rilanciare l'idea del Club Mille Miglia: promuovere la realizzazione di una targa a ricordo dei "Quattro Moschettieri" da posare in Piazza della Vittoria, cuore pulsante di Brescia dove la Mille Miglia di velocità effettuava le operazioni di punzonatura. Per riportare proprio lì, tra i cittadini, dove le distanze tra il pubblico e i piloti erano così ridotte, coloro che hanno regalato a Brescia la leggenda della Mille Miglia. ||

IL MITO IN UNA CARTA



**Scegli Libra Classic 1000 Miglia
e puoi vincere l'orologio Chopard
della mitica corsa.**



 vieni in filiale  ubibanca.com  800.500.200 **UBI Banco di Brescia**
Fare banca per bene.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Libra Classic 1000 Miglia è una carta di credito emessa da UBI Banca S.p.a. e collocata dalle Banche del Gruppo UBI Banca (escluse UBI Banca Private Investment e IW Bank). L'emissione, le relative condizioni ed i limiti di utilizzo sono soggetti all'approvazione dell'emittente. Utilizzabile sul circuito MasterCard. Per le condizioni contrattuali e ulteriori informazioni sulle caratteristiche della carta, si rinvia ai fogli informativi o alla documentazione precontrattuale disponibili nelle filiali e sui siti internet delle Banche sopra citate. Nel caso di rimborso rateale il TAEG applicato è indicato nella relativa documentazione contrattuale. L'immagine del premio è puramente indicativa. Il concorso "Passione a Mille", promosso congiuntamente da UBI Banca e dalle Banche del Gruppo UBI (escluse UBI Banca Private Investment e IW Bank) dal 13/4/15 al 30/9/15, è rivolto a tutte le persone fisiche maggiorenni che dal 13/4/15 al 30/6/15 sottoscriveranno una nuova carta di credito Libra Classic 1000 Miglia su circuito MasterCard, purché permanga in stato attivo fino al giorno dell'estrazione. Ciascun partecipante parteciperà all'estrazione, che avverrà entro il 30/9/15, sia per la sottoscrizione della carta, sia per ciascuna transazione effettuata con la carta principale e/o le eventuali carte aggiuntive, purché non disconosciuta, stornata o annullata, ma potrà risultare vincitore di un solo premio. Sono esclusi dalla partecipazione tutti i dipendenti, i collaboratori, gli amministratori ed i sindaci delle società del Gruppo UBI Banca e di Affimion International Srl. Premi in palio: 1° estratto orologio Chopard; 2° estratto giubbotto in pelle; dal 3° al 5° estratto giubbotto in tessuto tecnico; dal 6° al 10° estratto borsa da viaggio; dall'11° al 20° estratto borsa a tracolla. Il valore indicativo del montepremi ammonta a € 8.400,00 IVA inclusa salvo conguaglio. Regolamento completo disponibile presso le filiali delle Banche promotrici e su ubibanca.com.

UBI Banco di Brescia

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

UBI Banco di Brescia è per l'ottavo anno consecutivo Trophy Sponsor della Mille Miglia, uno dei simboli italiani più amati e conosciuti al mondo, che regala ogni anno a Brescia e all'intero Paese una straordinaria magia ed un particolare prestigio internazionale. La Mille Miglia è una felice unione tra passato e futuro, tra innovazione tecnologica e storia italiana. **Eccellenza e tradizione** sono principi che guidano la Banca e sono espressi al meglio nella Mille Miglia, che sintetizza le caratteristiche di Brescia: passione per le sfide, lealtà, coraggio ed eleganza, legati fra loro dalla determinazione e da una solida vocazione imprenditoriale. Un'occasione importante per far conoscere ed apprezzare il nostro Paese, la sua storia, le sue tradizioni e le sue potenzialità.



*Banco di Brescia, Trophy Sponsor della Mille Miglia.
L'equipaggio vincitore della Mille Miglia si aggiudicherà il trofeo UBI Banco di Brescia*



Libra 1000 Miglia è la nuova carta di credito che il Gruppo UBI Banca dedica alla *corsa più bella del mondo*. Una versione speciale di Libra Classic MasterCard, dedicata alla leggendaria Mille Miglia, dotata di microchip di ultima generazione che risponde ad avanzati requisiti di sicurezza e permette di sfruttare la velocità dei pagamenti contactless.



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

Chi richiederà Libra 1000 Miglia entro il 30 giugno 2015 parteciperà al concorso **"Passione a 1000!"** e potrà vincere un **orologio Chopard** ed altri premi griffati Mille Miglia* (il secondo estratto si aggiudicherà un giubbino Mille Miglia in edizione limitata realizzato in pelle, dal 3° al 5° estratto un giubbino Mille Miglia in tessuto tecnico e infine borse da viaggio Mille Miglia fino al decimo estratto, e borse Mille Miglia a tracolla dall'undicesimo al ventesimo estratto).

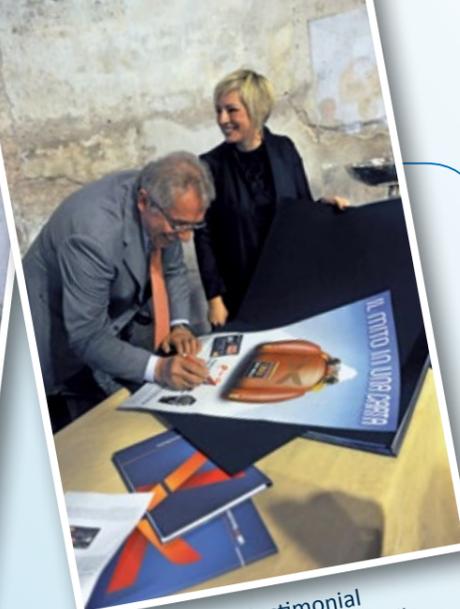
Il Museo della Mille Miglia di Brescia offrirà inoltre ai titolari della carta lo sconto del 10% per pranzi o cene presso la Taverna Mille Miglia - ristorante interno al Museo - lo sconto del 15% sugli articoli in vendita presso lo shop (ad esclusione dei libri) ed un prezzo agevolato per l'ingresso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

I titolari della carta potranno altresì beneficiare del 20% di sconto su tutto il merchandising ufficiale 2015 Mille Miglia, distribuito dal merchandiser ufficiale PMP Advertising s.r.l., usufruibile per tutto il 2015 sugli acquisti online effettuati su www.millemigliashop.com e www.personalshoes.it e durante lo svolgimento della corsa Mille Miglia presso i punti vendita che saranno allestiti dal merchandiser.

Libra 1000 Miglia è stata presentata alla Comunità con un testimonial d'eccezione, Giuliano Canè, vincitore di dieci edizioni della leggendaria corsa.



Giuliano Canè, recordman assoluto della Mille Miglia, e Roberto Tonizzo, Direttore Generale del Banco di Brescia



Giuliano Canè, testimonial d'eccezione di Libra 1000 Miglia

"Il mito della corsa più bella del mondo rivive in una carta di credito" – dichiara **Roberto Tonizzo, Direttore Generale del Banco di Brescia** – "C'è vitalità ed energia senza limiti nel fascino della Mille Miglia. Un passato indimenticabile, un presente

simbolo dell'eccellenza bresciana ed italiana nel mondo. Per l'ottavo anno consecutivo il Banco di Brescia è Trophy Sponsor della Mille Miglia, nel forte intento di promuovere e sostenere iniziative che valorizzino il cuore del nostro territorio".

Il Gruppo UBI Banca ripropone altresì, anche per il 2015, Enjoy 1000 Miglia, la carta prepagata con IBAN e funzionalità contactless, ideale per chi desidera avere in un'unica carta la comodità di uno strumento di pagamento e la praticità di un conto corrente "light".



Anche i titolari della carta prepagata brandizzata potranno beneficiare delle sconti inerenti il merchandising ufficiale Mille Miglia, nonché dei vantaggi relativi alla convenzione in essere con il Museo della Mille Miglia. ■■

Libra 1000 Miglia e Enjoy 1000 Miglia sono disponibili in tutte le Filiali delle Banche del Gruppo UBI Banca.

FINO AL 31 DICEMBRE 2015

Maggiori info su www.ubibanca.com/millemiglia

* I dettagli ed il regolamento completo del concorso dedicato a Libra Classic 1000 Miglia sono disponibili su www.ubibanca.com/millemiglia.

14-17 MAGGIO 2015

DICA 33: LA MILLE MIGLIA GODE DI OTTIMA SALUTE

COME OGNI ANNO, COME VUOLE LA TRADIZIONE, COME ESIGE UN PATRIMONIO STORICO SENZA EGUALI NEL MONDO: LA MILLE MIGLIA 2015 TORNA PER QUALCHE GIORNO PADRONA ASSOLUTA DEL MONDO AUTOMOBILISTICO TRASFORMANDO BRESCIA NELLA SUA CAPITALE IDEALE.

L'edizione 2015 della corsa più bella del mondo, quella che festeggia l'anniversario, sessant'anni per la precisione, del record di Stirling Moss, non poteva che essere una delle più attese: per la conferma dei quattro giorni di gara, per la ricorrenza del trionfo Mercedes, per il transito, prima volta di sempre, all'interno dell'Autodromo di Monza, altro simbolo del motorismo made in Italy.

«L'edizione di quest'anno - rivela il consigliere delegato di 1000 Miglia srl Marco Makaus - sarà un'altra tappa di un lungo cammino che continua ad affascinare e al quale, ogni anno, vengono apportate alcune modifiche, sempre con il massimo rispetto della tradizione. Quest'anno dopo la positiva esperienza dell'anno precedente, la Mille Miglia continuerà ad essere disputata in quattro tappe. »



1000
MIGLIA

Nella carrellata di fotografie di varie edizioni della Mille Miglia, tra gli altri, Ennio Tosi, Giuliano Canè e Roberto Tonizzo di UBI Banca, il Sindaco di Brescia Emilio Del Bono, Armando e Laura Vincoli, Alfredo Coppellotti con i novelli sposi Cristian e Manuela Stove, Luigino e Silvana Grasselli, Mauro Giansante





A destra:
Giovanni Mocerì.
Sotto: Massimo
Amenduni Gresele

Si tratta di una scelta che genera forti ripercussioni sull'intero programma e sul percorso, che nel 2014 hanno riscosso entusiastica approvazione da parte del pubblico. La tappa in più, con un ampliamento degli orari di passaggio, ha consentito a più persone di assistere al passaggio delle vetture in gara: in particolare, l'arrivo della corsa spostato alla domenica - anziché il sabato notte - ha consentito l'affluenza pure alle famiglie e ai più giovani. Il nostro impegno è stato da subito quello di garantire alla Mille Miglia autenticità e sicurezza, garantendo gli aspetti storici e sportivi. Tutto ciò ci ha indotto ad introdurre alcune novità, pur cercando di rispettare la leggenda che siamo stati chiamati a custodire e celebrare».

La partenza della corsa, già di per sé, rappresenta una novità: anticipata alle 14:30 di giovedì 14 Maggio avverrà - come sempre - da Viale Venezia delle Mille Miglia; la prima tappa, si concluderà a Rimini dopo aver toccato Desenzano, Sirmione, Verona, Ferrara e Ravenna. Il giorno dopo, la seconda tappa porterà i concorrenti, come tradizione, a Roma. Il programma della seconda giornata non prevede molte novità: dopo San Marino, i partecipanti proseguiranno verso Senigallia, Pesaro e Ancona; poi proseguiranno verso sud, sulla costiera, fino a Loreto, Recanati e Macerata e, di seguito, Ascoli e Teramo. Da qui, la lunga carovana di auto svolgerà verso l'interno, in direzione Rieti. L'arrivo nella capitale, come ormai tradizione, sarà a Castel Sant'Angelo.

Sabato il percorso resterà pressoché invariato da Roma fino alla Toscana, con i consueti e amatissimi dai concorrenti passaggi a Ronciglione, Viterbo, Radicofani e Siena; dopo Pisa e Lucca, le vetture in gara valicheranno il Passo dell'Abetone per ritrovare la pianura fino a Reggio Emilia per poi concludere la tappa in quel di Parma davanti al Teatro Regio.

La quarta tappa domenica, propone due assolute novità per il percorso della Freccia Rossa: allo scopo di portare il proprio contributo a un evento straordinario quale è Expo Milano 2015, evitando di bloccare la viabilità dell'esposizione con la propria carovana di oltre mille vetture, la Mille Miglia renderà un tributo effettuando un passaggio a Villa Reale di Monza, che di Expo 2015 è Sede di Rappresentanza. Da lì si entrerà poi in autodromo ricongiungendo, per la prima volta, la storia della Mille Miglia con quella del Gran Premio d'Italia di Monza. Due realtà eccellenti italiane con più di qualche punto in comune.

Il fascino del "museo viaggiante" più ammirato del mondo continua a far presa sugli appassionati dei cinque continenti. Negli anni scorsi, 2013 e 2014, le registrazioni on-line sul sito di iscrizione alla Mille

Miglia di equipaggi e vetture furono oltre 2.500.

Chi si era già registrato quest'anno non ha dovuto ripetere l'iscrizione; con le nuove registrazioni, il numero dei potenziali concorrenti registrati supera i 3.000.

L'andamento delle iscrizioni alla Mille Miglia 2015 ha confermato il trend degli anni passati, che fu superiore a ogni attesa: nonostante il perdurare della crisi economica, che ne ha di certo condizionato il numero, il totale risulta pressoché identico a quello degli anni precedenti. Unica differenza, l'aumento di sei Paesi rappresentati, saliti a 44: Argentina, Australia, Austria, Belgio, Bosnia, Brasile, Canada, Danimarca, Ecuador, Francia, Germania, Giappone, Grecia, Hong Kong, India, Irlanda, Isola di Man, Israele, Italia, Kuwait, Liechtenstein, Lussemburgo, Malesia, Malta, Messico, Montecarlo, Nuova Zelanda, Olanda, Polonia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica Ceca, Repubblica Popolare Cinese, Repubblica di San Marino, Romania, Russia, Singapore, Slovenia, Spagna, Stati Uniti, Sud Africa, Svezia, Svizzera, Thailandia. Tra le tante ragioni per le quali la Mille Miglia è incomparabile per raffinatezza, esclusività e prestigio, vi è quella di essere il più raro museo viaggiante della storia dell'automobile. Per una volta l'anno, a Brescia convergono i tesori d'inestimabile valore che hanno scritto le pagine più belle del motorismo internazionale.

Tra le vetture partecipanti ci sono esemplari provenienti dai Musei di Case come Mercedes-Benz, Alfa Romeo, BMW, Jaguar e Porsche. Le vetture che saranno schierate alla partenza di Viale Venezia, il pomeriggio di giovedì 14 maggio, appartengono a 67 diverse marche: la parte del leone tocca a Alfa Romeo con 42 automobili e a Mercedes-Benz con 38; seguono Jaguar con 37, FIAT con 36, Lancia con 30 e Porsche con 22 vetture.

Anche dal punto di vista sportivo l'edizione di quest'anno si annuncia come una di quelle maggiormente combattute: al via della corsa non mancano i migliori regolaristi italiani e sudamericani e se l'abolizione del bonus può avere scontentato qualche purista, senza dubbio ha livellato i valori sportivi in campo. Lungo le 76 prove speciali di regolarità classica e le 8 prove di media, i favoriti si daranno battaglia: da Andrea Vesco a Juan Tonconogy senza dimenticare Giuliano Canè, Giovanni Mocerì, Ezio Salviato, Carlos Sielecki e Giordano Mozzi, vincitore della passata edizione. ||



Sopra: Marco ed Elisa Becchetti.
A destra: le auto di Silvio Dell'Aglio, Monica Stanga, Giuseppe Cherubini, Valerio Marinelli e Arturo Cavalli all'Aeroporto di Ghedi



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

"ROSSO MILLE MIGLIA" la corsa dentro un film

I nostri soci e le loro automobili hanno fatto da comparse durante le riprese del film di Claudio Uberti, ambientato alla Mille Miglia 2014. Tra i protagonisti c'erano: Martina Stella, Flavio Troiano, Remo Girone, Francesca Rettondini e Rosario Petix



Tutti i Numeri della Mille Miglia 2015: Partecipanti e Automobili

PAESI DI PROVENIENZA PARTECIPANTI MILLE MIGLIA 2015					
ZA	Africa Del Sud	2	L	Lussemburgo	10
RA	Argentina	12	MAL	Malesia	1
AUS	Australia	8	M	Malta	2
A	Austria	18	MEX	Messico	1
B	Belgio	53	NI	Nord Irlanda	2
BIH	Bosnia Herzegovina	1	NZ	Nuova Zelanda	1
BR	Brasile	1	NL	Olanda	61
CDN	Canada	4	PL	Polonia	2
RC	Cina	2	P	Portogallo	1
DK	Danimarca	6	GB	Regno Unito	86
F	Francia	7	CZ	Repubblica Ceca	4
D	Germania	128	RUS	Russia	6
J	Giappone	14	SLO	Slovenia	1
GR	Grecia	2	E	Spagna	4
HK	Honk Kong	1	USA	Stati Uniti d'America	48
IRL	Irlanda	2	S	Svezia	5
GBM	Isola Di Man	1	CH	Svizzera	45
I	Italia	269	T	Thailandia	1
KWT	Kuwait	1	N.D.	Non Dichiarata	62

I partecipanti alla Mille Miglia 2015 provengono da **38** diversi Paesi, di tutti i continenti. Comprendendo i concorrenti delle vetture non accettate, il totale dei Paesi da cui sono provenute le iscrizioni sono **44**, aggiungendo **Ecuador, India, Israele, Montecarlo, Singapore e Repubblica di San Marino**. Una cifra record, mai raggiunta in precedenza, a conferma della notorietà internazionale della Mille Miglia.

Sugli **876** componenti i **438** equipaggi di altrettante vetture in gara, non è nota la nazionalità di 62 persone, la cui identità non è stata comunicata al momento di andare in stampa. In alcuni casi, si tratta degli occupanti delle automobili iscritte dalle Casa automobilistiche, che attendono fino all'ultimo per rendere noti i nomi degli occupanti; in altri casi, per motivi di sicurezza o riservatezza, i nomi resteranno coperti da una "X" anche durante la gara.

VETTURE PARTECIPANTI MILLE MIGLIA 2015			
A.C. [Gb]	3	Healey [Gb]	12
Abarth [I]	2	Hrg [Gb]	1
Alfa Romeo [I]	42	Hw (Poi Hwm)[Gb]	2
Allard [Gb]	1	Invicta [Gb]	1
Alpine Renault [F]	1	Jaguar [Gb]	37
Alvis [Gb]	2	Kieft [Gb]	1
Amilcar [F]	3	Lagonda [Gb]	4
Arnolt [Gb]	4	Lancia [I]	30
Aston Martin [Gb]	19	Lincoln [Usa]	1
Austin Healey [Gb]	7	Lotus [Gb]	2
Autobleu [F]	1	Maserati [I]	10
B.N.C. [F]	2	Mercedes-Benz [D]	38
Bandini [I]	2	Mg [Gb]	7
Benedetti [I]	2	Nash-Healey [Gb]	1
Bentley [Gb]	7	O.M. [I]	8
Bmw [D]	9	O.S.C.A. [I]	3
Borgward [D]	1	Oldsmobile [Usa]	1
Bristol [Gb]	1	Peugeot [F]	1
Bugatti [F]	20	Porsche [D]	22
Cargem [I]	1	Rally [F]	1
Chrysler [Usa]	4	Renault [F]	1
Cisitalia [I]	11	Riley [Gb]	6
Citroen [F]	1	Rovelli [I]	1
Cooper [Gb]	1	Rover [Gb]	1
D.B. [F]	2	S.I.A.T.A. [I]	7
Delage [F]	1	Ss [Gb]	1
Delahaye [F]	1	Stanguellini [I]	1
Ermini [I]	3	Studebaker [Usa]	1
Ferrari [I]	19	Talbot [Gb]	1
Fiat [I]	36	Talbot-Lago [F]	2
Ford [Usa]	3	Triumph [Gb]	7
Frazer-Nash [Gb]	2	Zagato [I]	7
Giaur [I]	1	Zanussi [I]	2
Gilco [I]	2	Totale Vetture	438

Le **438** automobili alla partenza della Mille Miglia 2015 appartengono a **67** marche diverse. Tra quelle non accettate c'erano vetture di altre tre marche, Austin, Veritas e Volkswagen, per un totale di **70** marche rappresentate.



Il Giudice Emilio Quaranta, grande appassionato e nostro ex socio, mancato qualche mese orsono

I NOSTRI AMICI IN GARA I SOCI ALLA MILLE MIGLIA

Tra Fondatori, Ordinari e Onorari, saranno ben 46 i soci del Club Mille Miglia che prenderanno parte alla trentatreesima edizione rievocativa della Mille Miglia (sigla **CMM**): si tratta di un autentico record. In più, tenuto conto che la "Freccia Rossa" ospita ad ogni uscita "Brescia Corse Magazine", il notiziario dei nostri amici della Scuderia, sono indicati anche i loro nomi (sigla **BSC**). Su un totale di 22 soci della Scuderia Brescia Corse che prenderanno parte alla Mille Miglia 2015, sette fanno parte di entrambi i sodalizi (sigla **CMM-BSC**).

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

In ogni caso, siamo grati a Roberto Gaburri e Valerio Marinelli, presidente e vicepresidente di 1000 Miglia Srl, Giuseppe Cherubini, Presidente del Comitato Organizzatore, e Gianpietro Belussi: i quattro, tutti soci del Club Mille Miglia, hanno costituito la Commissione Selezionatrice della Mille Miglia 2014, insieme a due soci onorari: Marco Makaus, Consigliere Delegato di 1000 Miglia Srl e Marco Mottini. Quest'ultimo è presidente della Commissione tecnica dell'ASI e vicepresidente della medesima commissione della FIVA.

Segretario della Commissione è stato Paolo Mazzetti, Segretario Esecutivo del nostro Club. Per quanto concerne la gara, si deve rilevare che tra i favoriti assoluti ci sono due piloti divenuti soci lo scorso novembre: Giuliano Canè, vincitore di dieci Mille Miglia, e Giovanni Mocerì, al quale la giovane età consente di sperare di raggiungere un giorno il Maestro bolognese. Da notare che, quest'anno, Mocerì avrà una navigatrice d'eccezione: Lucia Galliani, la moglie di Canè. Permettendoci di malignare su degli amici, viene il sospetto che Lucia - che ha vinto una Mille Miglia in meno del consorte, "solo" nove - per portarsi in pari abbia scelto un fuoriclasse, oggi forse il regolarista italiano più quotato. Altro socio che ha buone possibilità di salire sul podio è Ezio Salviato.

Coinvolgendo nel discorso la Brescia Corse, il tifo sarà per il pilota di punta, Bruno Ferrari, socio della Scuderia e Socio onorario del Club Mille Miglia, qualifica attribuita a tutti i fondatori del Museo Mille Miglia (come, tra i partecipanti, Giuseppe Ambrosi). Da segnalare, la partecipazione di Romana Fabbris, al "Ferrari Tribute to Mille Miglia", con una Dino, in coppia con la figlia dell'ex pilota argentino Carlos Reutemann. **II**



N°	Pilota	Naz.	Socio	Copilota	Naz.	Socio	Vettura	Anno
0	Donato Benetti	I	CMM-BSC	Paolo Sabbadini	I	-	APRIPISTA MERCEDES-BENZ CSL	-
4	Ezio Perletti	I	BSC	Riccardo Perletti	I	BSC	O.M. 665 SS MM	1929
11	Luigi Carlini	CH	CMM	Raymond Jennings	GB	-	BUGATTI T 35	1925
15	Giulio Felloni	I	CMM	Riccardo Felloni	I	-	BUGATTI T 35 A	1925
23	Marco Gatta	I	BSC	Eugenio Piccinelli	I	BSC	AMILCAR CGSs Spider	1926
28	Bruno Ferrari	I	CMM-BSC	Carlo Ferrari	I	-	BUGATTI T 37	1927
29	Riccardo Cristina	I	CMM	Sabrina Baroli	I	-	BUGATTI T 40	1927
31	Giovanni Mocerì	I	CMM	Lucia Galliani	I	-	CHRYSLER 72	1927
32	Giuliano Canè	I	CMM	Klaus Peter Reichle	D	-	BUGATTI T 37	1927
34	Giovanni Luca Murru	I	CMM	M. Destro Castaniti	I	-	B.N.C. 527 MONZA	1927
38	Ezio Ronzoni	I	CMM	Andrea Ronzoni	I	-	LANCIA Lambda Torpedo	1928
40	Ezio Martino Salviato	I	CMM	X	I	-	BUGATTI T40	1928
45	Luigino Grasselli	I	CMM	Silvana Savaris	I	CMM	LANCIA Lambda Spider Corsa MM	1928
46	Massimo Amenduni Gresele	I	CMM	Fabrizio Vicari	I	CMM	ALFA ROMEO 6C 1500 MM	1928
64	Albert Wetz	L	CMM	Romain Collé	L	-	6C 1750 GS Spider Zagato	1930
76	Giuseppe Ambrosi	I	CMM	Fabrizio di Amato	I	-	ALFA ROMEO 6C 1750 GS Zagato	1931
87	Enrico Scio	I	CMM-BSC	Fabio Scio	I	-	ASTON MARTIN Le Mans	1933
100	Macko Laqueur	NL	CMM	Louk De Wilde	NL	-	LAGONDA M45 Rapide	1934
101	Marta Bonomi	I	BSC	Mario Bonomi	I	BSC	ASTON MARTIN International	1934
102	Massimo Bettinsoli	I	CMM-BSC	Emanuele Peli	I	-	FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport	1934
105	Osvaldo Peli	I	BSC	Francesco Peli	I	-	FIAT 508 CS Coppa Oro Balilla Sport	1934
112	Hisato Nonaka	J	CMM	Angelo Strada	I	CMM	FIAT 508 S Mille Miglia "Balilla Sport"	1935
113	Paolo Carlini	CH	CMM	Alberto Martegani	CH	-	ALFA ROMEO 6C 2300 Pescara Spider	1935
118	Bruno Marini	I	CMM-BSC	Andrea Marini	I	-	RILEY Sprite TT	1936
124	Dominique Cruyt	B	CMM	Micheline Bossaert	B	-	RILEY Lynx-Sprite	1937
128	Massimo Ermini	I	CMM	Lapo Ermini	I	-	BMW 328 Coupé	1937
153	Geert van de Velde	NL	CMM	A.Marie van de Velde	NL	-	TALNOT-LAGO T26	1947
162	Alex Von Mozer	NL	CMM	Maarten Staps	B	-	STANGUellini 1100 Berlinetta Bertone	1948
163	Corrado Minussi	I	CMM	Giuseppe Rizzo		-	ZANUSSI Fiat Fontebasso 750 Sport	1948
186	Luca Bortolotti	I	CMM	Maurizia Bompani	I	-	MASERATI A6 1500 BERLINETTA	1949
189	Piero Quercioli	I	CMM	Marco Monducci	I	-	FIAT 1100 Sport Siluro	1949
195	Giuseppe De Angelis	I	CMM	Romano Girardi	I	-	GLAUR 750 S	1950
196	Renato Gnutti	I	BSC	Benedetta Gnutti	I	-	FERRARI Inter Berlinetta Vignale	1950
198	John Houtkamp	NL	CMM	Rutger Houtkamp	NL	CMM	HEALEY 2400 Silverstone	1950
209	Rudolf W. Hug	CH	CMM	Heidi Hug	CH	-	HEALEY 2400 Westland	1950
230	Achille Donati	I	CMM-BSC	Maurizio Trezzi	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Stab. Farina	1952
238	Flavio Gandolfi	I	BSC	Giacinto Savoldi	I	-	S.I.A.T.A. Daina Gran Sport Stab. Farina	1952
268	Silvia Marini	I	CMM	Saskia Stoeckelmann	D	-	PORSCHE 356 1500 Coupé	1953
292	Stefano Marzotto	I	CMM	Mauro Peruzzi	I	-	LANCIA AURELIA B20 GT 2000 Berlinetta PF	1953
294	Aldo Bonomi	I	CMM-BSC	Tarcisio Bonomi	I	BSC	LANCIA Aurelia B24 Spider America	1955
299	Andreas Astaller	D	CMM	Daniela Astaller	D	-	ARNOLT Bristol	1954
306	Vincenzo Bricchetti	I	BSC	X		-	AUSTIN HEALEY 100/4	1954
310	Ger Bas	NL	CMM	Lorenzo Bas	NL	-	ARNOLT Bristol Bolide	1954
312	Giovanni Palmieri	I	CMM	Umberto Ferrari	I	-	LANCIA Appia	1954
313	Giulio Olivini	I	BSC	X		-	ARNOLT Bristol Bolide	1954
327	Paolo Maria Chersevani	I	CMM	X		-	ARNOLT Bristol Bolide	1954
335	Adriano Angelo Preti	I	BSC	Alessandro Preti	I	-	PORSCHE 356 1500 Speedster	1955
347	Andrea Ruggeri	I	BSC	Quirino Gnutti	I	BSC	PORSCHE 356 1500 Speedster	1955
348	Florian Seidl	D	CMM	Hermann Geissler	A	-	JAGUAR D-Type	1955
370	Michael Roeder	D	CMM	Dieter Roeder	D	-	FERRARI 500 Mondial Spider Scaglietti	1955
403	Arturo Cavalli	I	CMM	Petronilla Pezzotti	I	-	LOTUS Eleven Climax Le Mans	1957

Porte
importanti



Porta sezionale modello IRIS

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

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

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

www.peliportesezionali.it
info@peliportesezionali.it

 **Peli**
Portesezionali

I TRE ANNI DI VITA DI 1000 MIGLIA SRL **I RISULTATI SI OTTENGONO CON LA PASSIONE**

di Luisa Pedretti

L'IMMAGINE CHE PER PRIMA SI IMPONE ALLA MENTE È QUELLA DELL'ARNIA. SE TI AVVICINI LE API SONO COSÌ INTENTE NEL LORO LAVORO CHE QUASI NON TI NOTANO. OGNUNA HA IL SUO COMPITO, DIFFICILE DA DECIFRARE SE SI GUARDA DALL'ESTERNO, MA PREZIOSO E IMPRESCINDIBILE IN QUANTO TASSELLO TESO A DARE PERFEZIONE AD UN PROGETTO AMBIZIOSO.

In questo caso, una manifestazione unica nel suo genere: Mille Miglia, la gara d'auto d'epoca più famosa del mondo. Ad organizzarla è 1000 Miglia Srl, nata da tre anni: i risultati raggiunti sul campo hanno non solo permesso di eguagliare i risultati precedenti ma persino di migliorarli. Questo grazie al lavoro di tante persone che, dai vertici alla base, si occupano di ogni dettaglio, senza risparmiarsi. Cuore pulsante della preparazione della gara e di tutti gli avvenimenti ad essa connessi sono gli uffici in via Enzo Ferrari. L'open space al secondo piano della palazzina dell'Automobile Club di Brescia diventa un quartier generale dove raccogliere informazioni, risolvere problemi, impartire direttive. Se la Mille Miglia ogni anno rinnova la propria magia, tanto per i concorrenti quanto per il grande

pubblico, il merito è anche di queste persone. Allora, in una sorta di dietro le quinte, conosciamo "protagonisti e interpreti principali" della complessa macchina organizzativa. Fondamentale naturalmente il vertice che avendo chiari gli obiettivi da raggiungere traccia il percorso per arrivarci. Dal presidente della società, Valerio Marinelli che ha sostituito Roberto Gaburri, rimasto consigliere con Emilio Bordoli, ai consiglieri delegati, in rigoroso ordine alfabetico, Andrea Dalledonne e Marco Makaus. Segretario del Comitato Organizzatore è Giuseppe Cherubini, che si occupa del percorso e di tutte le relazioni con i tanti comuni italiani coinvolti nel passaggio della corsa; le relazioni con le istituzioni e gli affari legali sono curati da Francesca Parolin. »



Da sinistra:
Marco Makaus e
Andrea Dalledonne,
Consiglieri Delegati
di 1000 Miglia Srl,
Piergiorgio Vittorini,
Presidente di ACI
Brescia, Valerio
Marinelli e Roberto
Gaburri, Presidente
e Consigliere di
1000 Miglia Srl

Come non citare chi si è occupato di selezionare le auto storiche partecipanti all'edizione 2015, un lavoro arduo a volte di fronte a tanta bellezza, valore sportivo e storia. La commissione vede alla presidenza Marco Mottini (Presidente della Commissione Tecnica dell'ASI e Vicepresidente della medesima commissione della FIVA), ne sono componenti Roberto Gaburri, Marco Makaus e Valerio Marinelli. Il coordinamento del settore Comunicazione vede ai vertici lo stesso Makaus; al suo fianco, come direttore dei servizi editoriali e la parte storica, con consulenza alla commissione esaminatrice, troviamo Paolo Mazzetti. Anima del marketing e rapporti con gli sponsor è Roberto Pagliuca. Ospitalità, servizi, accrediti e rapporti con gli ospiti sono gestiti in prima battuta da Simona Salvi, coadiuvata da Elisa Ferrari. Citazione d'obbligo per Alessandra Bruni, la Project Manager di 1000 Miglia Srl, Camilla Mattanza, responsabile dell'amministrazione, Enzo Raisi - anima dei Ferrari e Mercedes-Benz Tribute to Mille Miglia - e Valentina Alghisi, instancabile factotum. Per l'ufficio stampa, affidato ad ADN Kronos, operano Massimo Cicatiello, Vicepresidente della famosa agenzia di stampa, e da Brescia Daniele Bonetti. Questo per citare i nomi e gli incarichi principali ma tante altre sono le persone che lavorano intorno all'organizzazione della 1000 Miglia e a tutte va il merito della riuscita dell'impresa. **II**

1000 MIGLIA SRL

Valerio Marinelli *Presidente*

Andrea Dalledonne *Consigliere Delegato*

Marco Makaus *Consigliere Delegato*

Emilio Bordoli *Consigliere*

Roberto Gaburri *Consigliere*



Francesca Parolin e Valerio Marinelli

Comitato Organizzatore Mille Miglia 2015

Marco Belardi *Presidente*

Federico Camadini *Vice presidente*

Giuseppe Cherubini *Segretario*

Piero Celli *Componente*

Valerio Marinelli *Componente*

Roberto Gaburri *Componente*

Commissione Selezionatrice vetture Mille Miglia 2015

Marco Mottini *Presidente*

Giuseppe Cherubini *Componente*

Roberto Gaburri *Componente*

Marco Makaus *Componente*

Valerio Marinelli *Componente*

Paolo Mazzetti *Segretario*

Responsabile Relazioni Esterne e Affari Generali

Francesca Parolin

External relations manager & General Affairs

- Coordinamento consulenze legali
- Project management e DEC per Outsourcer
- Relazioni con gli Stakeholder
- Relazioni con Istituzioni locali
- Eventi internazionali e fieristici

Organizzazione e Logistica

Alessandra Bruni *Project Manager*

Ufficio Amministrazione e Gestione Risorse Umane

Camilla Mattanza

Administration & Human resources

- Gestione budget e contabilità
- Amministrazione
- Gestione personale e collaborazioni

Controllo di Gestione

Pietro Spada *Finance*

- Budget control

Comunicazione e Media relations

Marco Makaus *Communications Manager*

Paolo Mazzetti *Historic & Editorial Services Director*

- Consulenza storica e tecnico-sportiva
- Servizi editoriali - Direzione Catalogo Ufficiale e Year Book
- Gestione Sala Stampa

Massimo Cicatiello *Vicepresidente ADN Kronos e Relazioni esterne*

Daniele Bonetti *Responsabile ADN Kronos Brescia*

Michele Agosti *Press Office*

Luisa Pedretti *Press Office*

Alberto Armanini *Web e Social Media*

Giada Martemucci *Press Office*

Francesco Milito *Press Office*

Alessio Masi *Diffusione e account Milano*

Letizia La Cava *Relazioni esterne ADN Kronos*

Direzione Marketing & Sponsorship

Roberto Pagliuca *Head of Marketing*

- Responsabile Unico Procedimenti
- Responsabile gestione e promozione del Brand
- Responsabile Sponsorizzazioni
- Responsabile sub-Licenze
- Business development & partnership

Andrea Paladino *Marketing & Sponsorship Manager*

- Gestione operativa sponsorizzazioni e licenze
- Brand promotion and protection
- Marketing territoriale
- Merchandising
- Villaggi Sponsor

Fulvia Loda Gelmini *Marketing Communications*

- Promozione locale
- Sponsor accounting
- Co-marketing

Mattia Nanetti *Special Project*

- Officina Mille Miglia
- Partnership Federazione Italiana Rugby
- Partner accounting

Organizzazione e gestione Gara

Giuseppe Cherubini *Segretario Comitato Organizzatore*

- Relazioni con il Territorio per patrocini e contributi
- Supporto nei contenuti tecnico-sportivi della Gara

Dario Cristofolletti e Marcello Ferrari

Ufficio tecnico-sportivo

- Gestione e sviluppo percorso e Road-book
- Permessi e autorizzazioni
- Servizi di cronometraggio e monitoraggio satellitare
- Direzione sportiva
- Organizzazione e gestione del Convoglio
- Safety & Security

Segreteria di Direzione

Elisa Ferrari *Personal Assistant to CEOs*

- Protocollo, ricevimento, archivio, office management, centralino
- Agenda e supporto Amministratori
- Supporto per Relazioni Istituzionali
- Supporto per Customer Satisfaction

Alessandra Rasini

- Reception e centralino

Ufficio Gare, Bandi ed Acquisti

Roberto Quatrala *Procurement*

- Procedure ad evidenza pubblica
- Normativa e procedure di acquisto



Sopra: Andrea Dalledonne e Camilla Mattanza. A destra: il Direttore di Gara, Lucio De Mori con Marcello Ferrari e Dario Cristofolletti



Tecnologie e web

Federico Parolin *IT & Web manager*

- IT management - Web & data base management

Customer care

Valentina Alghisi *Event operations segreteria di gara*

- Gestione e comunicazione con i Concorrenti
- Aggiornamento programma dell'Evento
- Supporto amministrativo

Segreteria Organizzativa

Simona Salvi *Event Operations Manager*

- Customer service & data base management
- Hospitality & Accomodation
- Accrediti & guest relation
- Warehouse management
- Command centre

Valentina Marini *Senior Operation Manager*

- Logistica, security, hostess

Valentina Bracatello *Program Manager*

Elena Pelucco *Production Manager*

- Allestimenti a Brescia

Luca Squintani *Staff e Venue Manager*

- Logistica, convoy, info point, navette

Direzione Gara Mille Miglia 2015

Lucio De Mori *Direttore di Gara Mille Miglia*

Simona Vanoncini *Segreteria di gara Mille Miglia*

Vincenzo Mannarino *Coordinatore sportivo*

Carlo Cassina *Collaboratore sportivo esterno*

Anna Micucci *Resp. verifiche sportive e amministrative*

Organizzazione Tribute

Enzo Raisi *Responsabile Tribute*

Stefano Torcellan *Direttore di gara Tribute*

Giorgio Quiroli *Responsabile sicurezza auto Tribute*

Roberta Acerbis *Segreteria di gara Tribute*

John Fewings *Collaboratore Tribute*

Laura Giacomelli *Hospitality Tribute*

Magali Pic *Hospitality Tribute*



Sopra: il gemellaggio tra Mille Miglia e la FIR. A destra: Roberto Pagliuca e Daniele Bonetti



SESSANT'ANNI DOPO: UNA VITTORIA ALLA MILLE MIGLIA UN'AMICIZIA PER LA VITA



MARIO OMATI E GIOVANNI CORAZZA: QUELLI CHE OGGI SONO PRESIDENTE E VICEPRESIDENTE DEL CLUB, INSIEME, COLSERO UNA STREPITOSA VITTORIA ALLA MILLE MIGLIA DEL 1955.

Correva la primavera del 1955; il 28 aprile, sul traguardo di Viale Venezia, Renzo Castagneto sventolava la bandiera a scacchi a una Topolino: Mario Omati e Giovanni Corazza ottenevano una difficile vittoria di classe. Mai, come in questo caso, un gioco di parole è pertinente: parlando di due gentlemen drivers di nobili origini, come gli inseparabili Giovanni Corazza e Mario Omati, la parola "classe" ha un significato inequivocabile. Tuttavia, la classe alla quale qui ci riferiamo è la "750 Turismo di Serie Speciale", che i due vinsero alla Mille Miglia del 1955. Sessant'anni sono passati ma la loro amicizia resta inossidabile: Mario Omati, nato a Piacenza nel 1927, è l'attuale presidente del Club della Mille Miglia Franco Mazzotti, mentre Giovanni Corazza, parmense del 1931, è vicepresidente. Le immagini bastano e avanzano per raccontare di una grande amicizia e di anni straordinari, nei quali per

correre ci volevano meno soldi, meno preparazione, ma tanto coraggio e un po' d'incoscienza. Tra le tante gare disputate dai due, il successo più bello fu quello ottenuto alla Mille Miglia del 1955, dove vinsero una delle classi più combattute, con quasi quaranta contendenti, quella del Turismo di Serie Speciale al limite dei 750 cc, con una Fiat 500 C, la popolare "Topolino". Per chi si chiedesse cosa significhi "Turismo di Serie Speciale", è sufficiente un rilievo: nei cataloghi ufficiali della FIAT, la 500 C era accreditata di una velocità massima di 95 Km/h; ebbene, i nostri due baldi giovani (all'epoca Mario era ventottenne e Giovanni ventiquattrenne) completarono l'intero percorso alla media oraria di 94,37 Km/h, percorrendo il tratto del Gran Premio Nuvolari, Cremona-Mantova-Brescia, alla media di 116,52 Km/h. L'ultimo dato, in particolare, attesta che la loro Topolino era assai ben preparata, dovendo raggiungere quasi i 130 Km/h, davvero molto "speciale".

Oggi, assolutamente ancora arzilli, i due amici rappresenteranno il Club Mille Miglia e la storia della corsa sul palco di partenza e arrivo della Mille Miglia, per salutare come lo scorso anno i concorrenti e poi premiarli al Teatro Grande. ■



**ATTENTI A QUEI DUE:
I VINCITORI DELLA CATEGORIA
750 TURISMO SPECIALE,
MARIO OMATI E GIOVANNI
CORAZZA RITRATTI OGGI E
ALLA MILLE MIGLIA DEL 1955**



Omati-Corazza primi tra le "topolino,"
Masera-Cardinali e Dosio-Salini si affermano nel gruppo Diesel
Anche Corvi-Favari, Lenti-Rabuffi e Fiorani-Maccarini hanno concluso la gara - Il ritiro di Ferrini-Casati





CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI

BRESCIA, LA MILLE MIGLIA TRA LA GENTE

CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI MILLE MIGLIA 2015



LE EMOZIONI DELLA MILLE MIGLIA NELLE IMMAGINI DEL "CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI": ANCHE L'EDIZIONE 2015 DELLA CORSA, CHE PARTIRÀ DA BRESCIA GIOVEDÌ 14 MAGGIO PER FARVI RITORNO DOMENICA 17, SARÀ INFATTI PROTAGONISTA DEL MATCH A COLPI DI CLICK ORGANIZZATO DALL'ASSOCIAZIONE CULTURALE BRUNO BONI IN COLLABORAZIONE CON 1000 MIGLIA SRL E IL CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI.

L'iniziativa, giunta alla terza edizione, dopo il grande successo del 2013, quando furono raccolte ben 243 iscrizioni, ripetuto lo scorso anno con 345 richieste, vuole premiare la passione e divulgare le immagini "popolari" di quella che Enzo Ferrari definì, in tempi non sospetti, la "corsa più bella del mondo" e che divenne tale anche per la passione di colui che è passato alla storia come il Sindaco della Mille Miglia, Bruno Boni.



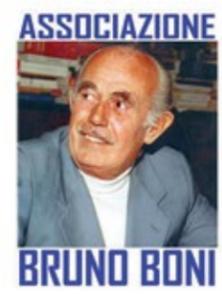
1000 MIGLIA

III° CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI

CON IL PATROCINIO DI:



12/17 MAGGIO 2015



CONCORSO FOTOGRAFICO BRUNO BONI

Per iscriversi al concorso sarà sufficiente seguire le indicazioni riportate sul sito ufficiale della manifestazione (www.brunoboni.it) e iscriversi direttamente online dal 12 al 24 maggio 2015; unica la categoria di partecipazione, ovviamente gratuita, per fotoamatori e professionisti. Ogni iscritto, che consegnerà il modulo di adesione presso la sala Stampa della Mille Miglia, potrà ritirare l'accredito ufficiale che consentirà di accedere al percorso della gara, dare libero sfogo alla fantasia e catturare l'immagine migliore. Ogni partecipante potrà proporre un solo scatto, da inviare in formato digitale all'indirizzo concorso@brunoboni.it,

unitamente al modulo di iscrizione. Tutte le immagini ammesse verranno pubblicate sul sito dell'Associazione, a partire dal 25 maggio 2015, e saranno valutate da una commissione composta da esperti di fotografia ed esperti di Mille Miglia. Le premiazioni si terranno il 6 giugno a Brescia, nel salone Vanvitelliano di Palazzo Loggia, e i vincitori riceveranno in premio attrezzatura e materiale fotografico, libri e gadget della Mille Miglia oltre ai riconoscimenti ufficiali dell'Associazione Bruno Boni e del Comune di Brescia. Le immagini vincitrici del concorso saranno poi pubblicate sul libro ufficiale della Mille Miglia 2015. ||

www.brunoboni.it - Facebook: Associazione Culturale Bruno Boni

REGOLAMENTO

- Iscrizione mediante modulo di adesione online dal 1 maggio 2015
- Ritiro Pass Photo Ufficio Stampa Mille Miglia 12 - 13 - 14 maggio 2015
- Invio di una sola foto a concorso@brunoboni.it dal 12 al 24 maggio 2015
- Premiazione Salone Vanvitelliano Palazzo della Loggia 6 giugno 2015



PREMI

- 1° premio assoluto Vittoria Alata Comune di Brescia, Fotocamera digitale
- 1° premio speciale alla brescianità Coppa Famiglia Boni
- 2° premio Coppa Banco di Brescia e Orologio Club Franco Mazzotti
- 3° premio Coppa Associazione Bruno Boni e Zainetto fotografico
- 4° premio Coppa Associazione Bruno Boni, giubbino e felpa Mille Miglia
- 5° premio Coppa Associazione Bruno Boni, zainetto fotografico
- 6° al 15° Coppe Ubi Banco di Brescia - Ai premiati Diploma e Catalogo MM



12/17 MAGGIO 2015

GIURIA

- Cav. Alberto Sorlini**, presidente, Fotografo ufficiale della 1000 Miglia dal 1947 al 1957
- Valerio Marinelli**, presidente 1000 Miglia Srl
- Marco Makaus**, consigliere delegato 1000 Miglia Srl
- Alfredo Coppellotti**, vicepresidente Club Mille Miglia Franco Mazzotti
- Franca Boni**, figlia di Bruno Boni
- Paolo Mazzetti**, responsabile servizi editoriali 1000 Miglia Srl
- Massimo Reggia**, Photò 19
- Corinna Alabiso**, fotografa professionista
- Marco Lucini**, fotogiornalista

LE AUTOMOBILI DEI NOSTRI SOCI

LE MOLTE MILLE MIGLIA DI UN'ALFA ROMEO 6C 1500 MMS

di Daniele Bonetti

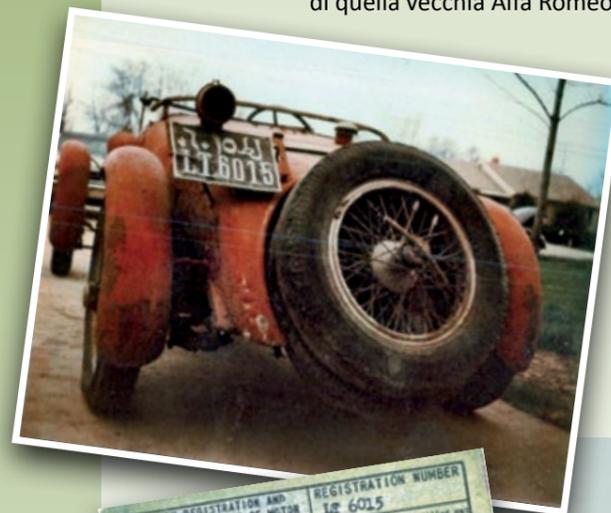
UN'AUTO COSÌ, CON UN PASSATO GLORIOSO E BEN DOCUMENTATO, È IL MASSIMO AL QUALE UN COLLEZIONISTA POSSA ASPIRARE: COMPLIMENTI DA PARTE DEL CLUB MILLE MIGLIA A MASSIMO AMENDUNI GRESELE, IL FORTUNATO PROPRIETARIO, CHE LA RIPORTERÀ ANCORA UNA VOLTA SULLE STRADE DELLA MILLE MIGLIA, DOVE ESORDÌ NEL 1929!



appare fin da subito chiaro come sia stata costruita per correre: i primi proprietari, infatti, l'hanno tenuta per pochissimi mesi, probabilmente giusto il tempo di fare qualche gara e poi rivenderla. Curioso, ma al tempo stesso sintomatico, il suo prezzo di compravendita: 70mila lire per i primi tre passaggi di proprietà. Al di là della conversione rispetto alla valuta attuale, appare chiaro come all'epoca quest'Alfa fosse usata per correre e vincere dei premi. Ottenuto l'obiettivo, era già tempo di liberarsene, come fecero Ugo De Giovanni che la vendette a Gualtiero Natali, che poi la cedette al gallaratese Elia Scampini che fece la Mille Miglia nel 1929, la tenne due anni e mezzo, e la vendette al conte Anselmo Anselmi nelle ultime settimane del 1931. In seguito, l'auto passò diverse proprietà, sempre in Umbria, prima di finire a John Telfner, segretario particolare di Padre Pio. A quel punto, il prezzo era diminuito sensibilmente, in quanto l'avvento del motore 1750 di fatto rendeva questa macchina meno competitiva e pertanto meno preziosa. La svolta arrivò nel 1941, quando l'Alfa Romeo finì prima a Bengasi - dove fu dotata di targa libica - e in seguito a Tripoli, acquistata da tal Giuseppe Baretto.



Viaggio finito? Nemmeno per sogno. Dopo essere passata in tredici anni dall'Italia alla Libia, la vettura che oggi è custodita gelosamente da Amenduni finì nelle mani di un militare americano, Dick Henderson, che dopo la guerra fece ritorno in America con questa vettura, stabilendosi in Indiana. Varcato l'oceano, l'Alfa Romeo fu al centro di diversi passaggi di proprietà, fino a quando Kirk White la pagò 2mila dollari nel 1972, una cifra difficilmente decifrabile per una macchina non funzionante, tant'è che l'acquirente decise di portarla da Luigi Chinetti, il mitico vincitore delle 24 Ore di Le Mans del 1932, 1934 e 1949, divenuto l'importatore ufficiale della Ferrari per gli USA. Qui avvenne l'incredibile, con Luigi Chinetti - che di auto del Biscione da corsa se ne intendeva, avendoci vinto di tutto - capace di offrire a White, con successo, una Ferrari Daytona da 20mila dollari in cambio di quella vecchia Alfa Romeo.



MILITARY REGISTRATION AND CERTIFICATE OF TITLE OF MOTOR VEHICLE (NOT TRANSFERABLE)		REGISTRATION NUMBER
VEHICLE WILL BE GIVEN TO THE NUMBER OF VEHICLE. When completely fitted and signed by the owner and bearing of name, this certificate may be used as evidence of ownership. Other signature of the U.S. Part of Department of Defense, this certificate should be accompanied. If required, some application for registration and title in state of residence. In the United States, all laws of registration and taxation provisions. <td>LT 6015</td>		LT 6015
SECTION I - VEHICLE DESCRIPTION		
MAKE	YEAR (as given by owner)	SECTION OR MODEL (Class or number)
Alfa-Romeo	1928	6-C
TYPE OF BODY	EXTRA	NUMBER OF CYLINDERS
Used	Sports	6
CHEQUE NUMBER	211407	
VEHICLE NUMBER	231325	VEHICLE (Importing)
NUMBER ALLEYS	19	1750
SECTION II - OWNERSHIP		
NAME OF OWNER (Last, First, Middle Initial)		
HENDERSON, Richard P		
GRADE		
Captain		
MILITARY ADDRESS OF OWNER		
7272d USAF Hosp., APO 231, NY, RI.		
SECTION III - SOURCE OF OWNERSHIP		
PURCHASED FROM (Name of individual or company)		DATE OF PURCHASE
Arthur Webb		Jan 58
ADDRESS OF SELLER (Name of company)		
Tripoli, Libya		
DD FORM 1300 430		



La 6C 1500 MMS nel 2014, con Massimo Amenduni e Fabrizio Vicari

Con il passare degli anni, la passione per le auto d'epoca prende piede, il valore aumentò, e la 1500 che fece la Mille Miglia nel 1929 prese la strada dell'Inghilterra, per finire all'asta da Christie's: ad aggiudicarsela fu David Baylis, che si terrà la vettura per vent'anni, prima di cederla in Germania, a Christofer Bode. A sua volta, il medico tedesco la vendette in Italia, ad Enrico Franciosi. Il notaio riminese e la sua compagna, Elisabetta De Paoli, ottimi regolaristi, la condussero al terzo posto della Mille Miglia del 2000. Dalla Romagna, la 6C 1500 finì in Veneto, nella collezione di Massimo Amenduni Gresele, chiudendo di fatto un giro del mondo iniziato nel 1929. «Questa vettura ha una storia incredibile - commenta il proprietario - : ero a Miami qualche mese fa, mi sono fermato in un salone per vedere una Mercedes Pagoda ma non c'era nessuno, ho lasciato i miei riferimenti. Quattro mesi dopo mi ha chiamato la proprietaria del salone, mi ha detto che erano anni che mi cercava. Era Annamaria Scampini, la figlia di Elia Scampini, colui che sulla mia auto fece la Mille Miglia del 1929». ■■





VGV 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, VGV non si accontenta di partecipare alla competizione globale ma vuole vincere e far vincere i suoi partner.

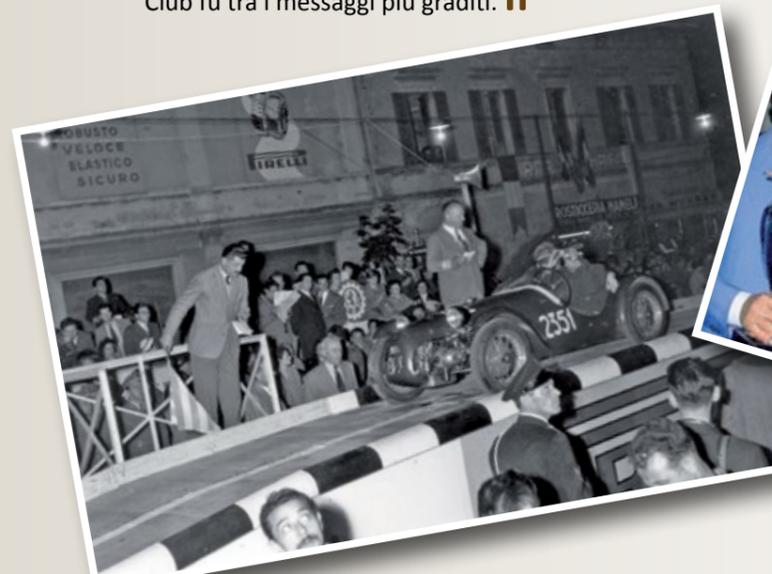
V.G.V. S.r.l.
Via Isorella, 49/51
25012 Calvisano (BS)
Tel +39 030 9934010
Fax +39 030 9934372
info@vgvsrl.com

di Paolo Mazzetti

ADDIO AD ARMANDO FRANCHINA GENTLEMAN CON IL CRONOMETRO

APPARE IN QUASI TUTTE LE FOTOGRAFIE SCATTATE ALLA PARTENZA DA VIALE VENEZIA: È IL CRONOMETRISTA SCURO DI CAPELLI, CON UN BEL PAIO DI BAFFI, QUASI SEMPRE DI FIANCO AL SINDACO BRUNO BONI, PRONTO AD ABBASSARE LA BANDIERA DEL VIA QUANDO LUI CHIUDERÀ TUTTE LE DITA, AD INDICARE LO ZERO, IL SECONDO DEL VIA.

Lo squisito gentiluomo del quale stiamo parlando è Armando Franchina, nel dopoguerra cronometrista e poi responsabile del cronometrando delle Mille Miglia e, ovviamente, di tutte le competizioni sportive della provincia di Brescia. Armando, subito ammesso come socio del Club Mille Miglia già all'atto della rifondazione, negli anni Ottanta, se n'è andato a fine gennaio. Faceva parte di quella ristretta schiera di individui che vengono semplicemente descritti come un "vero signore", per i tratti distinti e un modo di fare davvero di altri tempi. Assai stimato, nel 1999 fu nominato Commendatore della Repubblica Italiana; nel 2009, fu premiato per i sessant'anni di attività come cronometrista. Che sapesse usare i cronometri lo dimostrò pure come navigatore automobilistico: utilizzando i suoi fedeli cronografi meccanici, Armando Franchina andò vicino alla vittoria alla Mille Miglia 1987. Sul sedile di una Cisitalia 202 SC, a fianco dell'amato nipote Mauro Ardesi, che lo ricambiava di grande affetto, fu secondo di un soffio dietro un grande pilota come Alessandro Nannini, che all'epoca correva in Formula 1, vincitore della Mille Miglia su una Maserati 200SI insieme a Giorgio Marin. Da qualche anno non riusciva più ad essere presente alla riunione prenatralizia del Club, alla quale è stato per anni fedelissimo. Il biglietto - altro gesto di tempi andati - che mi inviò quando fui chiamato a sostituire Raoul Patrizi come segretario del Club fu tra i messaggi più graditi. ||



Armando Franchina e il nipote Mauro Ardesi, dopo il secondo posto alla Mille Miglia del 1987

MUSA DI CARTA: MILLE MIGLIA DA COPERTINA

Prima parte: dal 1927 al 1940

di Antonio Alessio Vatrano

Foto: Archivio www.automobilivatrano.it

PUBBLICAZIONI PERIODICHE SPECIALIZZATE. È CON TALE DEFINIZIONE CHE SI FA COMUNEMENTE RIFERIMENTO ALLE RIVISTE DI SETTORE CHE, PRIMA DELL'AVVENTO DEL WEB, VENIVANO PRODOTTE UNICAMENTE SU SUPPORTO CARTACEO. IN PARTICOLARE, TRA GLI ANNI VENTI E QUARANTA, SI TRATTAVA DEGLI UNICI MEZZI DI DIVULGAZIONE DI MASSA, UNITAMENTE ALLA RADIO E - IN ITALIA DAGLI ANNI CINQUANTA - ALLA TELEVISIONE, MA NON ALLA PORTATA DI TUTTI.

Per chi si appropria alla ricostruzione storica di eventi di rilievo, le riviste costituiscono uno strumento imprescindibile poiché, attraverso le loro immagini ed i loro testi, è possibile effettuare ricostruzioni documentali addizionali alle canoniche fonti d'archivio. Questo contributo, tuttavia, non varcherà la soglia della rivista, ovvero la copertina, ma si soffermerà proprio su quest'ultima al fine di parlare, attraverso una diversa prospettiva, della "Coppa delle 1000 Miglia" nel periodo compreso tra il 1927 e il 1940. Sulla funzione della copertina nel mondo dell'editoria molto si è discusso ed è universalmente riconosciuto il suo ruolo di musa di carta che - con sapiente sintesi - canta, racconta, illustra il contenuto; fa ricorso a tutte le proprie doti di narratrice per persuadere il lettore ad andare più in là, a spingersi all'interno ed approfondire.

Per tale motivo, anche le riviste italiane dedicate alla Mille Miglia indirizzavano ampia attenzione alle copertine. Abili autori, con estro artistico o con scatti fotografici iperrealistici, rendevano accattivante un argomento già molto attraente, caratterizzato da automobili dinamiche, leggendarie imprese compiute da eroici e temerari uomini alla partenza ed uomini all'arrivo, ma popolato anche da personaggi pubblici afferenti alla propaganda di regime e da automobili vittoriose. Numeri rari, questi, che descrivono parallelamente l'evolversi delle automobili da corsa e del costume della società italiana. Ciò che segue, pertanto, è una vera e propria galleria di immagini di copertina, tratte dai rari numeri de *La Domenica Sportiva*, *Motor Italia*, *Raci*, ecc., accompagnate da brevi commenti per riscoprire e rivivere i momenti più salienti ed unici della "corsa più bella del mondo". Ricordiamo che i titoli delle illustri riviste che hanno dedicato la prima pagina alla Mille Miglia sono numerosi. Oltre a quelli già citati, possiamo annoverare in questo prestigioso gruppo: *Lo Sport Illustrato*, *Radiocorriere*, *l'Auto Italiana*, *RotoSei Sport*, *Tutto Sport Motori*, *Il Campione*, *Il Vittorioso*, *La Domenica del Corriere*, *L'Illustrazione Italiana Sportiva* e ancora tante altre. ||



La Domenica Sportiva, n. 15 (8 aprile 1928)
Il settimanale illustrato de *La Gazzetta dello Sport* si affida a due scatti fotografici per incorniciare "Il Trionfo di Campari-Ramponi (Alfa Romeo-Pirelli) alla II Coppa della Mille Miglia".

MOTOR ITALIA - Autocostruzioni Autosport Autoturismo Aeronavigazione Motonautica, n. 4 (aprile 1928)

Anche questa rivista, come la precedente, dedica la copertina alla vittoria dell'Alfa Romeo 1500 condotta da Campari-Ramponi, ma veicola l'informazione attraverso un'illustrazione artistica che immortalava la mitica Alfa in una prospettiva dinamica.





RACI. Settimanale dell'Automobilismo Italiano, n. 15 (13 aprile del 1930)
 Nella copertina di questo numero di Raci trova spazio la IV Coppa della 1000 Miglia con due foto, in cui sono ritratti uno scorcio di Brescia e l'Alfa Romeo di Campari e Ramponi, incorniciate da altrettanti medaglioni con foto-ritratti di Renzo Castagneto e Franco Mazzotti, fondatori della corsa.

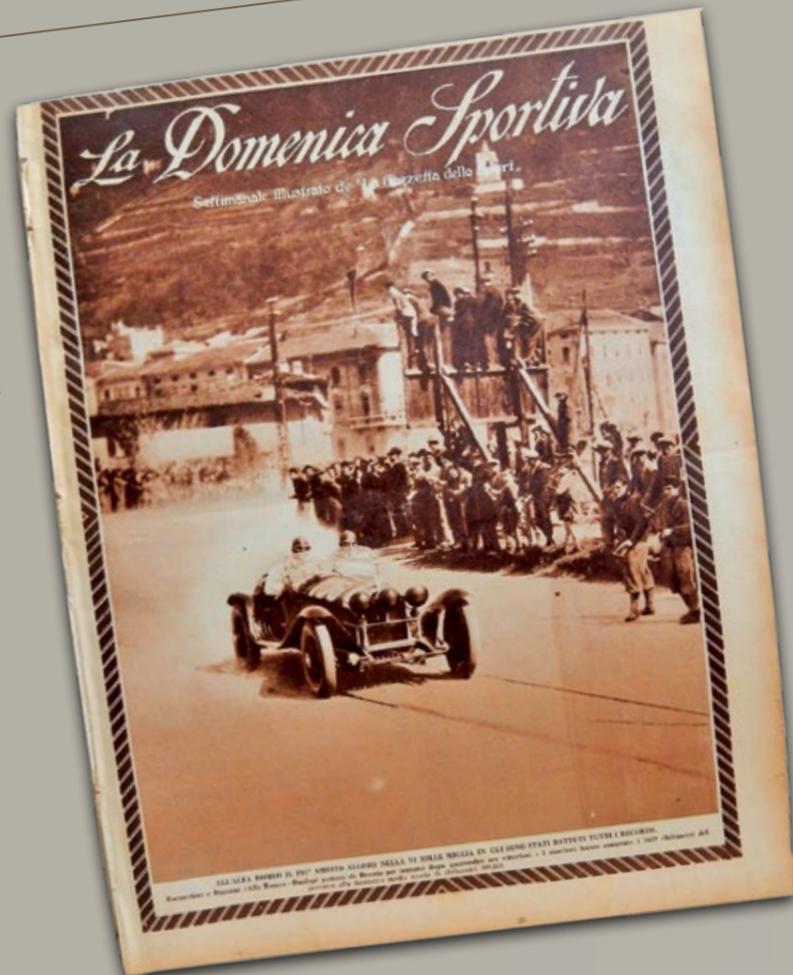


RACI. Settimanale dell'Automobilismo Italiano, n. 16 (1933)

Gli anni Trenta sono spesso caratterizzati dall'alto contenuto propagandistico. Anche sulle riviste sportive campeggiano in prima pagina i personaggi politici del regime fascista. In questo numero di Raci, ad esempio, lo scatto numero l'on. Achille Starace, segretario del Partito Nazionale Fascista, intento a dare il via alla VII Mille Miglia Brescia (8 aprile 1933).

La Domenica Sportiva (1932)

Se nelle pagine centrali della rivista campeggia il titolo "La Mille Miglia a 110 chilometri di media, gara senza uguali nel mondo", in copertina la protagonista assoluta è l'Alfa Romeo-Dunlop che, condotta da Borzacchini e Bignami, batte tutti i records. Ma una corsa che si rispetti non è nulla senza la folla che - su tutti i 1639 chilometri del percorso - sostiene i propri beniamini per le strade polverose.



RACI. Settimanale dell'Automobilismo Italiano, n. 15 (12 aprile 1934)

Negli anni Trenta, pure un altro soggetto era in voga. Si tratta delle architetture. Nel n. 15 di Raci gli impaginatori, seguendo i dettami del proprio tempo, creano un compendio di simboli propri della VIII Coppa Mille Miglia, quali ad esempio le tabelle segnaletiche con il nome della corsa bresciana e dell'Automobile Club di Brescia, mentre fa da sfondo il palazzo dell'Istituto Nazionale delle Assicurazioni di Brescia.





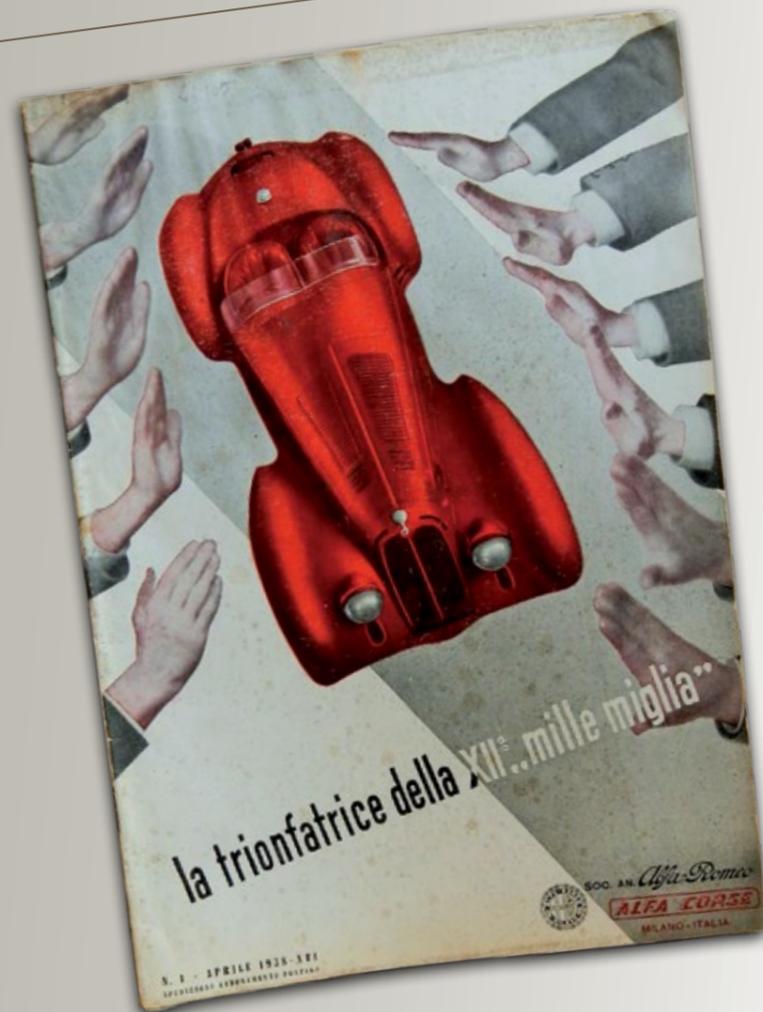
La Scuderia Ferrari, n. 6 (1936)
 Questa rivista è stata l'organo ufficiale della Scuderia Ferrari. Nella copertina di questa copia anastatica è raffigurato Tonino Brivio vincitore assoluto della X Mille Miglia che, alla guida della nuova Alfa Romeo 8C 2900 A - Pirelli Stella Bianca, ha battuto il primato alla media di km 121,622. Foto Fumagalli.

L'illustrazione italiana Sportiva, n. 14 (8 aprile 1937)
 Ed ecco uno dei momenti più celebrati in assoluto: il traguardo, salutato con sorrisi e gioia dopo l'epica fatica. Questa copertina immortala proprio lo sforzo fisico compiuto dai campioni Pintacuda/Mambelli su Alfa Romeo. All'interno, degno di nota, un ricco articolo di Aldo Daccò.



L'Auto Italiana, n. 10 (1938)
 Ecco qui un fermo immagine della trionfante cavalcata di un prodotto italiano: la Fiat 1100 aerodinamica. L'auto è messa in evidenza con la selezione di colore, dato a mano, sullo sfondo di una foto in bianco e nero. Gli autori di una delle riviste del settore più seguita dagli appassionati, utilizzano un arcaico gioco grafico.

Alfa Corse, Anno 1, n. 1 (1938)
 Ed infine, tra le rarità della collezione AutomobiliaVatrano, non poteva mancare una delle riviste più rare e ricercate al mondo: Alfa Corse, Anno 1, Numero 1 del 1938. In copertina l'Alfa Romeo 8C 2900 B MM, vincitrice della XII Mille Miglia con Biondetti/Stefani con un tempo di 11.58'29".





50 ANNI DI SCUDERIA BRESCIA CORSE DAL 1964 SINONIMO DI SPORT AUTOMOBILISTICO

Lo scorso dicembre, la Scuderia Brescia Corse ha celebrato un doppio compleanno: fondata nel 1964, sono ricorsi i suoi primi cinquant'anni; ripresa l'attività nel 1994, i soci hanno festeggiato i vent'anni di presenza sui campi di gara delle "storiche" durante una serata alla quale hanno preso parte vecchie glorie come Carlo Facetti, Gian Battista Guarneri, Luigi Moreschi ed Enrico Pasolini. Grazie a loro e a molti altri piloti la Brescia Corse vinse quasi cinquanta campionati italiani piloti, tra assoluti e di categoria. L'apice fu toccato nel 1972, quando Arturo Merzario, con l'Abarth 2000 della scuderia, conquistò il Campionato Europeo Marche Vetture Sport e Franco Piloni il Trofeo d'Europa della Montagna. La Scuderia Brescia Corse è oggi conosciuta per l'attività nelle competizioni di regolarità per auto storiche. I numerosi successi ottenuti - 157 vittorie assolute nel corso degli ultimi vent'anni - hanno contribuito a rinverdire i fasti del sodalizio che primeggiò a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta. »



Nella foto, da sinistra:
Le vecchie glorie della Brescia Corse,
Enrico Pasolini, Gibi Guarneri, Luigi Moreschi
e Carlo Facetti con il Segretario Donato Benetti
e il Presidente Ugo Gussalli Beretta

La consueta riunione di fine anno della Scuderia Brescia Corse si è tenuta come tradizione all'Azienda Agricola "Lo Sparviere" di Monticelli Brusati, ospiti del presidente Ugo Gussalli Beretta: ovviamente, e non poteva essere diversamente, la cena è stata a base del tipico spiedo bresciano. Il segretario Donato Benetti ha poi letto la Relazione Sportiva della stagione agonistica 2014.

Nel 2014, la Scuderia Brescia Corse è stata rappresentata dai suoi equipaggi in ben 25 gare, aggiudicandosi 7 vittorie assolute e 5 podi. Nella velocità, il nostro Bruno Ferrari ha vinto a Mugello, Imola, Adria e Vallelunga nel Campionato Italiano e ha conseguito un ottimo 12° posto al Montecarlo Storico. La "Patty volante" Sbardolini ha fatto un 1° e un 3° a Imola. Nella regolarità, il nostro "straniero" Mauro Giansante, è riuscito a infilare una vittoria (Coppa dei Borbone) e un secondo posto (Guercino-Campocatinò), terzo invece al "4 Ore Sotto le Stelle". Un prestigioso 2° posto l'ha conquistato Maurizio Colpani al "Raid dell'Etna", mentre Osvaldo Peli è giunto terzo al nostro "Trofeo AIDO". Come da nostro regolamento, che vuole premiare le partecipazioni alle gare dando la possibilità a tutti di essere riconosciuti, non solo per la prestazione assoluta ma anche per l'impegno, ecco

i primi classificati del Campionato Sociale della Scuderia: al primo posto, con 4.370 punti, si è classificato Marco Gatta, secondo è risultato Osvaldo Peli (3.480 punti), terzo Maurizio Colpani (3.270), quarto Mauro Giansante (3.020) e quinto Eugenio Piccinelli (2.830). ||



Il nuovo socio Andrea Ruggeri con Roberto Gaburri, Donato Benetti e Ugo Gussalli Beretta



Andrea Menni



Quirino Gnutti

Nelle foto a sinistra: Aldo Bonomi con Donato Benetti; Patrizia Sbardolini con Valerio Bocelli. Sotto, al centro della foto, i due piloti meglio classificati della Scuderia: Marco Gatta per la regolarità e Bruno Ferrari per la velocità



RELAZIONE AI SOCI DEL PRESIDENTE UGO GUSSALLI BERETTA

Dopo essere stato vice Presidente della Scuderia Brescia Corse fondata da Alfredo Belponer nel 1964, trascorsi 50 anni da quella storica data, mi fa un certo effetto essere qui con tanti amici a celebrare questa ricorrenza. Di per sé, è sicuramente un risultato straordinario poter festeggiare i 50 anni di Brescia Corse, nome e storia che tutti ci invidiano e che è nostro dovere conservare e tramandare nel più puro spirito sportivo. Non è sempre stato facile adattarsi al cambiamento, alle difficoltà, sia in ordine economico sia per quanto riguarda il tener vivo l'interesse e la passione dei soci. Ad ogni riunione del Consiglio, ci piace rimetterci in discussione, cercare nuovi stimoli, spronare i soci a fare più gare e risultati migliori. Viviamo in un mondo sportivo che fonda le sue basi su aspetti prettamente economici, in cui gli interessi individuali prevaricano quelli della collettività. Anche per questo motivo, nel corso degli anni ci siamo trovati, nostro malgrado, a dover rinunciare a piloti e soci che non hanno colto lo spirito della nostra Scuderia. E lo spirito di Brescia Corse si fonde invece con quello dell'AIDO: a testimonianza di ciò continuiamo a sostenere il "TROFEO AIDO" giunto quest'anno alla sua 16° edizione, per diffondere gli ideali della donazione degli organi.

Tutto quello che facciamo non sarebbe possibile senza l'aiuto l'impegno e la generosità dei nostri sponsor che sono la storica "Beretta", già sponsor della "Prima Scuderia", la ditta Barozzi (Ennio Barozzi fu giovane pilota della Scuderia nei primi anni '70) con il marchio Tag Heuer, la Rubinetterie Bresciane Bonomi e Sifral, rappresentata dal nostro Vice Presidente Aldo Bonomi e dal nostro socio, nonché suo fido coequipier Angelo Simonelli, e da quest'anno anche Normalien del nostro socio Sergio Zappa, tanto generoso quanto schivo ai ringraziamenti. Grazie alla loro passione ci hanno dedicato risorse economiche che in questi periodi di crisi valgono doppio.

Abbiamo realizzato nuovi capi d'abbigliamento in collaborazione con Beretta Sport, nuove giacche doppie e polo di alta qualità. Abbiamo studiato un regalo per celebrare degnamente i nostri 50 anni, nonché il 20° anniversario della ricostituzione della Scuderia. Spero sia gradito da tutti.

Per il 2015, i nuovi soci ammessi alla Scuderia Brescia Corse sono: Alberto Benetti, Riccardo Perletti e Angelo Seneci.

Nel corso della successiva assemblea, nell'aprile 2015, sono stati ammessi anche altri tre nuovi soci: Quirino Gnutti, Andrea Menni e Andrea Ruggeri. ||



Il Presidente Ugo Gussalli Beretta con i piloti che resero grande la Scuderia Brescia Corse

1964

I 50 ANNI DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE DAL 1964 SINONIMO DI SPORT AUTOMOBILISTICO

www.timpini.it



2014

La **Scuderia Brescia Corse** ringrazia tutti coloro che, nei suoi primi cinquant'anni, hanno contribuito a rendere lo scudetto azzurro con la **Leonessa di Brescia** famoso in tutto il mondo.

1964
1976

- 48 Campionati Italiani Piloti, tra assoluti e di categoria
- 105 vittorie assolute
- 796 vittorie di classe o categoria
- 1 Campionato Europeo Marche Vetture Sport (A. Merzario)
- 1 Trofeo d'Europa della Montagna (F. Pilone)

1994
2014

- 157 vittorie assolute, tra cui:
- 2 edizioni Mille Miglia
- 4 edizioni Gran Premio Nuvolari e
- 4 edizioni Winter Marathon

BAROZZI OROLOGI

NORVALLEN

RUBINETTERIE BRESCIANE

SIFRAL

BERETTA



www.scuderiabresciacorse.it

1000
MIGLIA >



Rene
COLLECTION CARS

reneofficialphotographer.eu

1000
MIGLIA >



AutoClass

Sogni in movimento

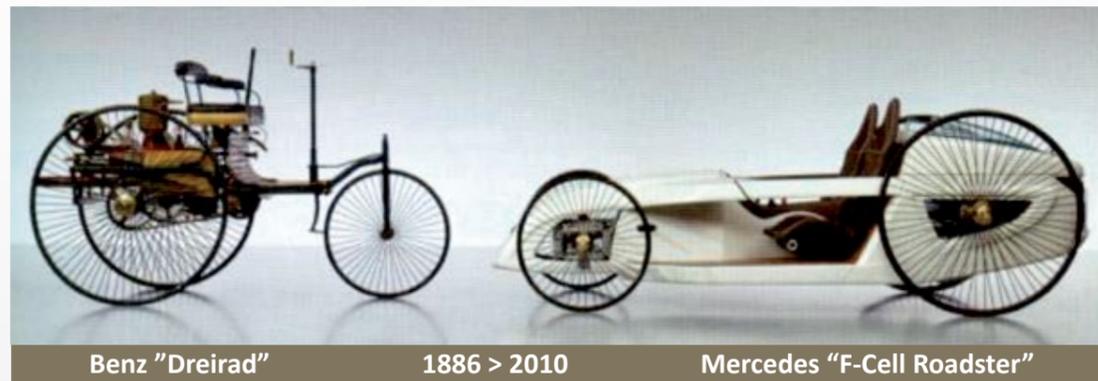


Show-Room
via 4 Novembre, 75
Capriolo (Brescia)
Tel.030/7460145 Email:autoclass.srl@virgilio.it
Sito internet:www.auto-class.net

Reni
COLLECTION CARS

reneofficialphotographer.eu

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? | maggio-nov. 2014 |

In questo numero della **Freccia Rossa** continuiamo le competizioni con la famosissima corsa London-Brighton del 1896 e le altre competizioni fino all'anno 1898. Queste pagine scritte in francese sono state tradotte da Letizia Giani, con l'aiuto di Laura Bonzi e Massimo Meli.



Arrivo della Lancia Augusta 1934 di Micheline e Dominique Cruyt alla **1000 MIGLIA** 2014 (Foto René).

14 NOVEMBRE 1896,
LONDRA-BRIGHTON

Qualche giorno dopo l'annullamento della corsa *The Engineer*, fu votata in Parlamento la modifica della 'Locomotion Act' (v.pag.134).

L'ammorbidente di questa legge liberticida meritava proprio una celebrazione. È una vecchia conoscenza, Harry J. Lawson (v.pag.136) che si incaricò di organizzare la ormai celeberrima *Emancipation Run* da Londra a 'London-by-the-Sea', il soprannome della città balneare di Brighton.

La giornata del 14 novembre 1896 iniziò con un'abbondante 'english breakfast', una specie di 'brunch' *ante litteram*. Dal lato delle bevande, gli invitati avevano la scelta tra il peggio e il meglio: un tradizionale tè per gli amatori dell'acqua tiepida 'per uso interno' o un sublime nettare di Bordeaux, visto che si trattava di uno Château Beychevelle 1889 (Grand Cru Saint Julien).

All'approssimarsi della partenza, l'eccitazione raggiunse il suo parossismo, quando il conte di Winchelsea strappò simbolicamente la 'red flag' (bandiera rossa) sotto le grida di 'urrà' di un popolo di futuri automobilisti liberi di sfogarsi per sempre.

Poi 32 dei 60 equipaggi lasciarono i festeggiamenti e si allinearono davanti all'Hotel Metropole per quella che sarebbe assomigliata più ad una sfilata che ad una corsa.

Questi festeggiamenti del mattino permisero di dimenticare un po' le difficoltà affrontate da qualche partecipante straniero che, troppo temerario, aveva deciso di raggiungere Londra per strada piuttosto che in treno. Dallo sbarco a Dover, furono costretti a confrontarsi con due tipi di guai:

- » l'approvvigionamento di carburante: non era sufficiente trovarlo, ma era necessario che fosse anche di buona qualità (v.pag.144).
- » fare conoscenza con la polizia inglese. Si intraprese un difficile dialogo tra i 'Frenchies' (termine che gli inglesi utilizzavano per parlare dei francesi in modo irrispettoso) la cui padronanza della lingua straniera era ritenuta perfezionabile, e i 'Bobbies' il cui bilinguismo si limitava a sei parole del motto regale '*Honni soit qui mal y pense*' (*Vergogna chi pensa male*).

Dobbiamo precisare che la corsa Londra-Brighton del 14 novembre si svolse il giorno stesso dell'entrata in vigore della nuova legge. Di conseguenze per tutti coloro che raggiunsero Londra con i propri mezzi, il viaggio di andata si svolse ancora sotto il vecchio 'Locomotion Act'. Questo dettaglio cronologico non era sfuggito ai rappresentanti dell'ordine più zelanti, che seguendo il principio molto avanguardista del '*no change, as usual*' (come al solito, nessun cambiamento), non dettero prova di tolleranza alcuna verso i nuovi arrivati, già sfiniti per il viaggio.



Nei pressi dell'Hotel Metropole, Lawson, fondatore e presidente del Motor Car Club, tenta di aprirsi una strada attraverso una folla appassionata di libertà, progresso e curiosità, accalata intorno alla **Daimler Landaulette** e alla **Panhard & Levassor**.



I francesi, abituati da più di un anno alla generosa ospitalità di Sir David Salomons (v.pag.137), furono le vittime principali di queste meschinità poliziesche.

Per sfuggirvi, alcuni partecipanti furono costretti a far rimorchiare da cavalli i loro veicoli e riuscirono a raggiungere Londra soltanto la sera prima.

Fortunatamente per gli organizzatori, tutti i partecipanti non venivano dall'estero, al contrario delle automobili, che erano tutte o quasi di importazione:

» Le rare automobili inglesi erano elettriche:

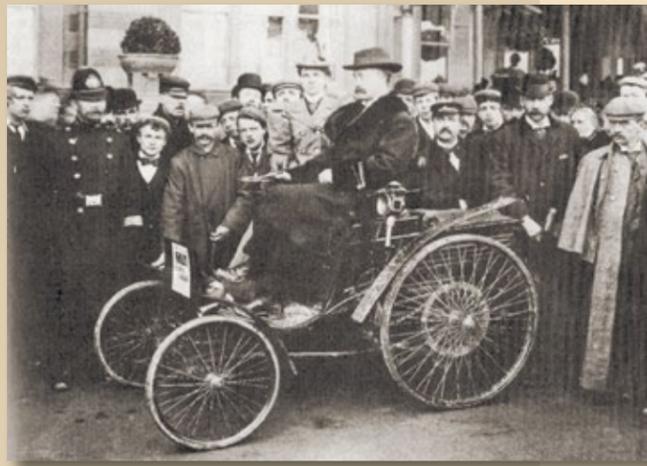
- tre calessi **Britannia** (Regno Unito 1896-1908). Questo marchio passò alla benzina con la **Britannia Facile** nel 1906, che non meritava

veramente questo nome, perché troppo pesante per essere 'facilmente' maneggevole;

- due **Bersey** (Regno Unito 1895-1899), delle quali numerose carrozzerie erano opera di **Mulliner**, uno dei privilegiati carrozzieri **Rolls-Royce**. Walter C. Bersey aveva l'ambizione di rimpiazzare gli 11000 taxi trainati da cavalli di Londra. Visti i progressi delle automobili a benzina e i costi relativi dello sfruttamento delle 'elettriche' in paragone ai cavalli, vi rinunciò dopo la produzione di 75 'electro-cabs' (taxis). Persuaso che l'automobile non avrebbe mai rimpiazzato il cavallo, si accontentò di produrre ancora qualche furgone da cerimonia trainato da cavalli.



L'unico taxi elettrico **Bersey** che è sopravvissuto si trova al London Museum of Science. La sua linea era ancora molto vicina ai calessi, come le tre **Britannia** partecipanti.



La consonanza inglese di **Arnold** tentava di nascondere la provenienza straniera di questa **Benz Velo**. D'altro canto il suo pilota, Henry Henderson, era agente di **Benz** in Inghilterra.

» La sola vettura pseudo-inglese a benzina era una **Arnold**. In verità si trattava di una **Benz-Velo** importata e mascherata, come le **Roger** in Francia (v.pag.111). Questo effimero costruttore (Regno Unito 1896-98), produrrà qualche veicolo sotto licenza **Benz** equipaggiandolo con un motore agricolo **Arnold**, sul quale, per la prima volta al mondo, installò un meccanismo di avviamento elettrico.

Molti costruttori avevano fatto il trasferimento a Londra come i fratelli Léon et Camille Bollée, Edward J. Pennington e Frank Duryea, ma il divo incontestato del pubblico era il più illustre tra loro, Gottlieb Daimler.

Gottlieb Daimler percorreva l'Europa per incoraggiare i suoi agenti. In Inghilterra fu ricevuto come un re: lo si vede con la sua barba grigia e il suo cappello nella parte posteriore di questa **Daimler Riemenwagen** (v.pag.120).



Oltre ai costruttori di automobili, rari erano gli uomini d'affari che avevano preso coscienza della pubblicità che avrebbe potuto loro procurare questo genere di manifestazione.

L'inglese Richard Burbridge si poté contare tra le eccezioni. Anche prima che fosse stato inventato il **Marketing**, questo nuovo direttore di Harrod's aveva fiutato l'impatto commerciale che un tale raduno di folla poteva rappresentare. Fedele al motto di Harrod's 'Omnia ubique omnibus' (*Tutto ovunque per tutti*), egli voleva la presenza dei grandi magazzini agli occhi di 'tutti e ovunque' facendo partecipare il camioncino della ditta.



Il 'van' delle consegne Harrod's di **Panhard & Levassor** era con il suo contemporaneo **Peugeot** dei magazzini del Louvre a Parigi (v.pag.39), uno dei primi camioncini.

Di fronte a tanta mondanità, operazioni commerciali e festeggiamenti, ci si era quasi dimenticati che era stata organizzata una corsa, o piuttosto una sfilata. Gli organizzatori, che non avevano previsto un tale successo popolare, furono presto sopraffatti dalla marea umana che si accalcava intorno all'Hotel Metropole.

Questa foto (di qualità per l'epoca) delle due gloriose **Panhard & Levassor** fu scattata davanti all'Hotel Metropole, del quale si può chiaramente leggere l'insegna sul portico. Al volante del primo veicolo, il suo fiero proprietario e organizzatore Harry J. Lawson.



Ma perché un tale entusiasmo in un paese dove ancora era assente lo sviluppo dell'automobile?

L'Inghilterra poteva essere fiera delle sue conquiste coloniali e del primato della sua industria, il rigore del periodo vittoriano provocava una certa frustrazione a tutti coloro che percepivano la buona creanza come una privazione della libertà del comportamento, preferendogli i piaceri ostentati.... ora l'automobile incarnava questo simbolo di libertà futile, visto che il grande pubblico non la considerava ancora come un credibile mezzo di locomozione.

Al tempo del 'British Empire' (Impero Britannico), la stampa inglese aveva la vocazione di riportare le notizie del mondo, ivi compreso gli sviluppi dell'automobile nel Continente. Nessuno ignorava il carattere storico dell'avvenimento, come testimonia l'ovazione che aspettava i piloti Mayade et Merkel, incoronati dal loro doppio successo alla Parigi-Marsiglia-Parigi sulla **Panhard & Levassor**. La marca francese suscitava ammirazione e l'organizzatore ne era perfettamente cosciente. Lawson aveva ricomprato le gloriose **Panhard & Levassor** n°5, vincitrici alla Parigi-Bordeaux-Parigi nel 1895 con Emile Levassor e alla Parigi-Marsiglia-Parigi nel 1896 con Emile Mayade. Quanto al prezzo pagato, non era certo quello di una vettura d'occasione, ma un multiplo di una nuova: l'acquirente aveva già la consapevolezza del futuro valore per i collezionisti?



Alle 10,30, Lawson, fiero come l'ammiraglio Nelson, si mise in testa all'armata automobilistica per percorrere in corteo le strade di Londra, passando per Westminster, sotto il Big-Ben e sul ponte del Tamigi. Malgrado il nervosismo di qualche pilota impaziente di iniziare la competizione, nessuno osava né poteva sorpassare la vettura-pilota doppiamente scortata: dalla prestigiosa polizia a cavallo e da una schiera di ciclisti, che uno dei giornalisti presenti stimò intorno ai 10000. La storia non dice se questa cifra ottimistica fosse stata influenzata dal vino mattutino.

Non era stata ancora lasciata la folla londinese, che un incidente imprevisto mise a soqquadro questa bella sfilata dallo schieramento molto britannico. Un banale incidente costrinse Lawson a fermarsi. Come uno sciame d'api, i ciclisti curiosi di tutto ciò che riguardava la meccanica, circondarono la vettura presidenziale, liberando senza volerlo i più indisciplinati tra gli automobilisti. In un istante, quello che si pensava essere soltanto una sfilata stradale si disintegrò per il più grande dispiacere degli organizzatori ma per il più grande piacere degli spettatori.

La folla non si accalcava solo a Londra, ma anche nel passaggio da ogni villaggio fino a Reygate (nel Surrey), dove era previsto un secondo pasto.



Per raggiungere il pranzo a Reygate, i partecipanti dovettero fendere la folla fino al White Hart Hotel, decorato da numerosi drappi, dei quali uno - di un anacronismo sconcertante nel paese degli 'euroscettici' - sembrava, a essere tratto in inganno, una bandiera dell'Unione Europea!



Dopo il pranzo, un'altra foto scattata a Reygate testimonia le difficoltà ad uscire dalla marea umana: in primo piano la **Landaulette Daimler**, in secondo piano si intravede la **Duryea**, mentre i tricicli **Léon Bollée** più leggeri e più maneggevoli si sono intrufolati da lungo tempo.

Fu in un disordine indescrivibile che le automobili lasciarono Reygate, visto che l'organizzazione non aveva previsto niente per canalizzare la calca. Alcuni concorrenti, venuti unicamente per vincere come Frank Duryea (v.pag.143), furono vittime della sollecitudine 'molto ravvicinata' del pubblico.

Dopo la folla delle borgate, i veicoli attraversano il deserto delle campagne, i cui abitanti, meno istruiti all'epoca dei cittadini, erano forzatamente meno sensibilizzati dalla stampa.

Per i francesi, abituati a corse con medie nettamente superiori, una velocità di crociera di circa 12 miglia orarie (19Km/orari) non aveva niente di stravagante. Anche per i ciclisti si trattava di un'andatura a velocità tranquilla: infatti, sullo stesso tragitto Londra-Brighton andata e ritorno, il record di velocità che era stato recentemente stabilito era di 30Km orari!

Dal rilassamento della scorta di ciclisti, si intuisce la velocità moderata della **Panhard & Levassor**. Dalla capote del veicolo si intuisce l'umidità del clima britannico.



Una minoranza di giornalisti rattristati, poco ricettivi dell'euforia generale, preferivano enfatizzare gli incidenti: «*Deploriamo il sacrificio di una decina di cani e anche di una mucca*». Secondo questi stessi giornalisti, il crimine bovino fu vendicato quando una delle automobili slittò sul fondo stradale scivoloso per avventurarsi in un prato «... *dove fu fregiata da un toro geloso*». Geloso, ma di cosa? Dell'eccitazione causata dal drappo rosso? «*Con quale diritto gli automobilisti inglesi davanti alla bandiera rossa si permettevano di imitare i tori spagnoli davanti alla 'muleta'?*».

Come spesso accade per gli organizzatori-dilettanti, la fortuna sorrise agli audaci, visto che la giornata si svolse all'insegna del buonumore e l'avvenimento entrò nella storia. Si stimarono in una dozzina le automobili che oltrepassarono regolarmente il traguardo davanti all'Hotel Metropole di Brighton.

Quella che era stata pensata come una passeggiata di salute per gentiluomini, si era istintivamente trasformata in una corsa e gli organizzatori, per fare bella figura, improvvisarono un cronometraggio per stabilire una parvenza di albo d'oro alquanto fantasioso: tra le due vittoriose **Léon Bollée** e le tre **Panhard & Levassor**, tutte classificate seguendo i loro rispettivi tempi, si trovava sul terzo gradino del podio la **Duryea** senza fare però alcuna menzione del suo tempo*.

Se gli inglesi non sono svizzeri in materia di cronometraggio, furono stupefatti nell'apprendere il tempo del vincitore: la media di 22 Km orari, vicina al nuovo limite legale (v.pag.145), poneva subito l'automobile come una potenziale rivale dei migliori cavalli da tiro.

Per più di un secolo il ricordo dei 'vecchi macinini' che sfilarono davanti al celebre 'West-Pier' di Brighton non ha smesso di ispirare gli artisti, come questo elegante acquarello donato dal talento di Claire Moore.



©Claire Moore

Per una volta la polizia di sua maestà si era mostrata tollerante. Frank Duryea lo fu molto meno, lui che aveva dichiarato di essere venuto specificamente dagli USA per battere le 'voiturettes' **Léon Bollée**. A supporto della sua contestazione, portò tutte le precisioni cronometriche che l'organizzazione era incapace di contraddire... e per i tempi* della **Duryea** che non erano stati rilevati! Molti videro in questa svista 'ufficiale' una manovra commerciale, visto che Lawson non aveva ottenuto per l'Inghilterra i diritti commerciali sulle **Duryea**.

Per salvare le apparenze, Frank Duryea fu 'di nascosto' gratificato con una medaglia d'oro, allo stesso titolo di sette degli altri concorrenti che, come unica impresa, erano riusciti a terminare il percorso.

Occorsero degli anni all'americano per digerire la disavventura che spiegò in questi termini: «...*grazie alla sua leggerezza la mia vettura raggiungeva le 22 miglia orarie (35Km orari), sorpassando la maggioranza dei concorrenti. Alla fine della sosta a Reygate, feci l'errore di aspettare ingenuamente che Harry Lawson desse il segnale della partenza con il suo corno come previsto, cosa che le **Bollée** non fecero per la loro impazienza...*».

Finalmente Frank Duryea aveva relativizzato la sua frustrazione, cosa che l'aiutò sicuramente a vivere per circa cento anni (1869-1967).

Non si saprà mai la vera storia, né se la prima delle **Léon Bollée** era veramente la più veloce, né se la seconda, come sosteneva Frank Duryea, fu rimorchiata vicino a Brighton. Che importa, l'americano lasciò l'Inghilterra con la sensazione di aver sperimentato a proprie spese i limiti del 'fair-play' britannico.

Quanto a Léon Bollée, preferì eludere il problema con una diversione permettendosi di criticare pubblicamente la qualità del carburante inglese (v.inserto).

Ma tutti questi fatti non furono che semplici avventure e il resto del mondo mantenne i due fattori determinanti per l'evoluzione dell'automobile:

Sulla stampa internazionale, l'Emancipation Run ebbe grande risonanza così come evidenzia 'La France Automobile' del 21 novembre 1896. Vi si riproduce un cartone del 'Daily Graphic' dove, secondo il vignettista, la popolazione del centro di Londra non sembrava più convinta, né familiarizzata con i benefici dell'automobile.

» sul piano industriale e grazie alla corsa Londra-Brighton, gli inglesi, leader mondiali dell'industria nel XIX° secolo, sotto l'era vittoriana che festeggiava il suo cinquantenario, provarono a correggere il ritardo accumulato nel campo automobilistico rispetto ai loro concorrenti europei.

» sul piano sportivo, gli inglesi furono i primi al mondo ad organizzare una rievocazione di uno sport meccanico fin dall'1927 ed a provare interesse nel preservare il patrimonio automobilistico. Inoltre la Londra-Brighton rappresenta da allora l'appuntamento annuale degli amatori delle vere 'antenate' delle automobili che i 'puristi' qualificano in funzione dell'annata regale del periodo vittoriano o eduardiano in riferimento alla monarchia regnante intorno al 1900.

LA QUALITÀ DELLA BENZINA INGLESE

La benzina alla fine del XIX° secolo era di dubbia e instabile qualità, non soltanto a causa di un grado di ottano molto basso, ma anche a causa delle impurità lasciate dalla raffinazione o distillazione. Léon Bollée ne fece pesantemente allusione in questo estratto de 'La Locomotion Automobile' criticando 'i carburanti inglesi' e decantando (per sciovinismo?) quelli importati dalla Francia.

« Il n'y a absolument pas moyen de marcher avec les pétroles anglais. J'ai essayé de toutes les marques, aucune ne donne de bons résultats. Les voitures laissent une odeur désagréable et les moteurs n'ont aucune force. C'est avec de l'essence française que j'ai gagné, par plus d'une heure, la course Londres-Brighton. »
« Sincèrement - à vous, »
« LÉON BOLLÉE. »

Traduzione: "Non vi è assolutamente alcun modo di camminare con i carburanti inglesi. Ho provato tutte le marche, ma non danno buoni risultati. Le vetture lasciano un odore sgradevole e i motori non hanno forza. È solo con la benzina francese che ho vinto per più di un'ora Londra-Brighton.

Sinceramente Vostro, Léon Bollée"

1896, Londra-Brighton: Marketing o Laboratorio?

Sul piano del **Marketing**, la partecipazione dei grandi magazzini Harrod's prefigura la 'sponsorizzazione' sportiva.

Sul piano del **Laboratorio** e nonostante le lacune dell'organizzazione, i concorrenti ebbero a loro disposizione quello che Harry J. Lawson stesso qualificò come il primo road-book della storia (v. foto della 1^{ère} pagina).

La corsa avrebbe potuto anche servire da **Laboratorio** al legislatore per far *evolvere* le regole della circolazione. Ma così non fu. Per molto tempo i parlamentari continuarono ad ispirarsi alla pratica equestre per giustificare il limite di 14 miglia orarie (23Km orari), «perché oltre questa velocità si parla di 'furious horse driving'* e i cavalieri rischiano o l'esaurimento o la fuga» (*guida a cavallo furioso). Alcune regioni si ostinarono a demonizzare l'automobile tollerandone solo 10 miglia orarie. Finalmente, dopo molte tergiversazioni e discussioni infiammate al Parlamento, nel 1903 il limite passò a 20 miglia orarie (32Km orari).

Nel 1927, la prima rievocazione della Londra-Brighton divenne il **Laboratorio** internazionale di tutte le rievocazioni storiche delle corse di un tempo.

Questo primo 'remake' aveva mantenuto tutto il suo significato politico, dal momento che numerose restrizioni non facilitavano ancora l'organizzazione delle competizioni. Occorse attendere l'anno 1930 per abolire quello che rimaneva della legislazione, pudicamente ribattezzata 'Revised Light Locomotion Acts' nel 1903.

L'anno 1927 è determinante nella cronologia automobilistica riunendo nel medesimo anno la prima rievocazione della Londra-Brighton e la creazione della prima **1000 Miglia** in Italia, riportata dall'OM di Minoia alla media di 77,238Km orari su strada aperta al traffico regolare, ossia più del doppio della velocità autorizzata nella stessa epoca in Gran Bretagna!

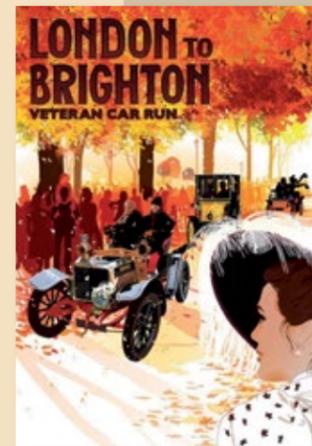
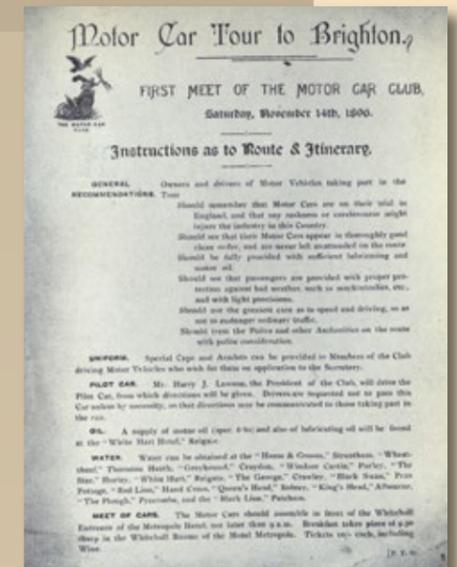
Oggi queste due rievocazioni di generazioni e ispirazioni diverse - la prima politica e la seconda sportiva - sono diventate avvenimenti sociologici planetari simili: uno stesso *sogno* condiviso da milioni di spettatori.

E la similitudine non si ferma qui. Nel 1953, la corsa inglese ispirò un grande film romantico intorno allo scontro sportivo tra una **Darracq** del 1904 nominata 'Geneviève' e una **Spyker** del 1905 per il grande piacere dei collezionisti nel mondo intero.

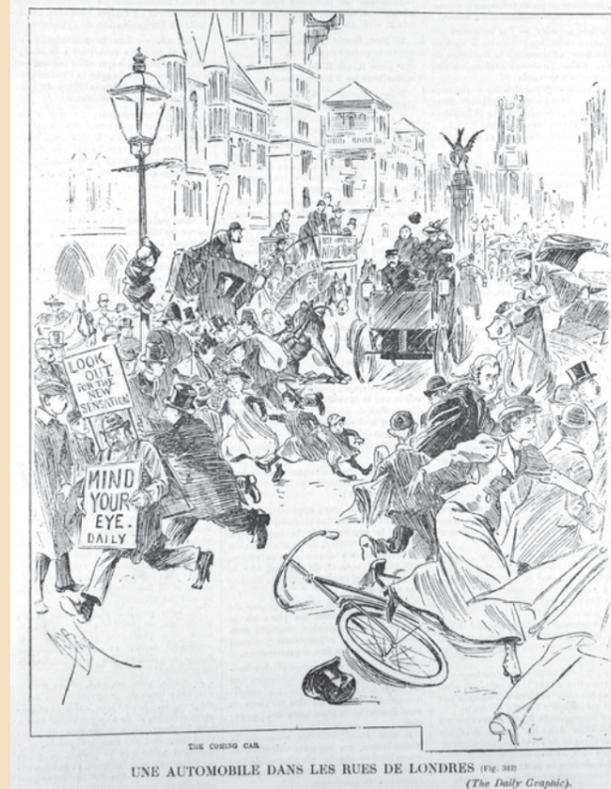
Dal 2015, gli spettatori possono ammirare il primo lungometraggio

'Rosso Mille Miglia' (regia di Claudio Uberti, produzione Lucere Film, produttore esecutivo Centro Sperimentale di Cinematografia Production). La storia spazia lungo tutti gli ottantacinque anni della gara, dagli anni Trenta ai giorni nostri.

A quando un secondo film all'acqua di rose sullo stile di 'Geneviève', con una grande storia d'amore tra due equipaggi rivali della **1000 Miglia** ?



Ogni prima domenica di novembre dal 1927, sotto lo sguardo bagnato del 'Big-Ben'.

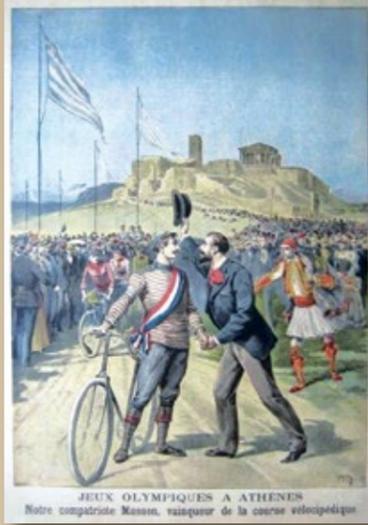




INSERTO

Che cosa ricordare del 1896?

L'ideale sportivo fu incoraggiato dall'inaugurazione il 6 aprile 1896 dei Giochi Olimpici di Atene. Tra le nuove discipline si annoverava il ciclismo padriano dello sport automobilistico (v.pag.108).



Necessariamente tutte le competizioni non potevano svolgersi nel nuovo stadio di marmo bianco costruito per l'occasione. L'arrivo della corsa ciclistica ebbe luogo in uno scenario ancora più prestigioso, sotto l'Acropoli.

Il ciclismo fu anche all'origine dei primi quotidiani sportivi, prima che questi si convertissero all'automobile come in Francia ('Auto-Vélo'/v.pag.106) o si aprissero agli sport in generale come in Italia. Il 3 aprile 1896, fu stampato il giornale 'il Ciclista', per essere ribattezzato un mese più tardi con il nome 'La Gazzetta dello Sport'.

L'automobilismo, anche se considerato come un vero sport, non divenne mai una "disciplina olimpica", a causa del suo carattere "meccanico". Aspetto che però non gli impedì di entrare rapidamente a far parte dei grandi avvenimenti sportivi internazionali.



GENNAIO 1897: MARSIGLIA-NIZZA E LA PRIMA CORSA IN SALITA

I veicoli erano appena rientrati dalla Londra-Brighton, e si ripresentarono per una nuova sfilata. Si impose una migrazione verso sud, visto che si era sempre in inverno, e non vi erano dubbi sulla riuscita della manifestazione visto il recente successo popolare della Parigi-Marsiglia-Parigi nell'ottobre del 1896.

Con l'aiuto del Conte de Dion, dell'ACF e del giornale *La France Automobile*, l'Automobile Vélo Club de Nice (AVCN cambierà presto in ACN), il primo club regionale al mondo, mise in piedi una corsa tra Marsiglia e Nizza.

I membri del club, tra i quali numerosi stranieri britannici e russi, si riunirono intorno alle stesse passioni: sportività, spirito d'avanguardia e generosità per il mecenatismo.

Il 'Midi', conosciuto per il suo clima invernale clemente, beneficiava inoltre della presenza stagionale dei benestanti venuti dal Nord, che gli abitanti del luogo avevano soprannominato 'i rifugiati del sole'.

La corsa si divideva in tre tappe corte (155, 68 e 17Km) e prevedeva un 'inedito', la salita da Nizza a La Turbie. Ad opinione degli specialisti questo avrebbe ridato una possibilità ai 'vaporisti' senza vittorie da 3 anni, perché?

1/ Sia alla Parigi-Bordeaux-Parigi nel 1895 che alla Parigi-Marsiglia-Parigi nel 1896, i 'vaporisti' avevano cominciato con il dominare ogni inizio di tappa.

2/ La terza tappa Nizza-La Turbie consisteva nel superare 540m di dislivello, e le salite erano terreno fertile per i veicoli a vapore.



Il dibattito tra i 'classici' motori a vapore e i 'nuovi' motori a combustione interna (benzina) era rilanciato, anche in seno alla prestigiosissima 'Académie des Sciences', tanto che uno degli scienziati più eminenti, Marcel Deprez, dichiarò qualche giorno prima della corsa: «Prevedo un'eclatante rivincita entro breve tempo delle vetture a vapore su quelle a petrolio».

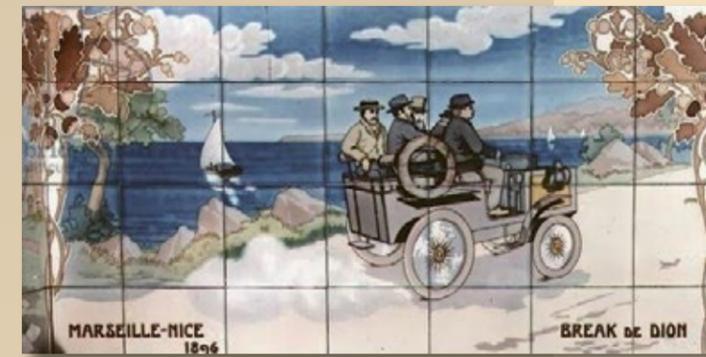
Per una volta, la predizione degli scienziati fu confermata sul terreno:

La break 6-posti **De Dion-Bouton** a vapore n°73 di 18cv (2300Kg) del Conte Chasseloup-Laubat trionfò nella prima tappa da Marsiglia a Fréjus (155km). Fece meglio del treno che per coincidenza passava nello stesso momento e nella stessa direzione (la strada costeggiava la ferrovia). Tra una stazione e l'altra il macchinista si sforzava di recuperare il ritardo accumulato con le fermate in stazione. Intanto i passeggeri, ai finestrini dei vagoni-viaggiatori, agitavano i loro fazzoletti in segno di incoraggiamento ai valorosi automobilisti. Finalmente a Fréjus, la 'macchina' batte il 'treno' seppur di poche centinaia di metri.

Niente poteva ostacolare i concorrenti, nemmeno il Mistral (vento violento e freddo), visto che soffiava da dietro! Fu così che il furbo Giraud, sulla meno potente delle **Panhard & Levassor** (4cv), riuscì a superare le lunghe coste aiutandosi con un grande ombrello che gli serviva da vela (= il contrario del paracadute frenante).

La stessa **De Dion-Bouton** n°73 vinse il 'generale' a 30,89 Km orari di media.

L'altro break **De Dion-Bouton** a vapore n°25 di 15cv (2000Kg), vinse la seconda tappa da Fréjus a Nizza (68Km) su una strada stretta, che serpeggiava attraverso il massiccio montuoso dell'Estérel.



Quella stessa **De Dion-Bouton** n°25 vinse anche l'ultima tappa, la famosa costa della Turbie, alla stupefacente media di 31,87Km orari, cioè la più veloce media generale dei tre giorni di corsa.

In questa tappa in salita, Lemaitre con la sua **Peugeot** (nuovo motore bicilindrico da 2184cm3 e 6cv) fu il primo delle automobili a 'benzina', finendo ottavo nella classifica di 'tutte le categorie' alla media di 19Km orari, molto indietro rispetto ai 30Km orari del vincitore.

Il trionfo delle **De Dion-Bouton** fu completato dai suoi cinque tricicli, che dominarono la categoria 'tricicli e vettuette dal peso inferiore ai 400Kg'.



Bagarre tra tricicli all'arrivo della tappa a Fréjus: a sn la n°12 **De Dion-Bouton** di Lafitte e a ds la **voiturette Léon Bollée** n°28 del Visconte du Souliès.

Al momento di elaborare l'itinerario della salita Nizza-La Turbie, gli organizzatori considerarono la prova come una piacevole passeggiata di salute dove i concorrenti avrebbero approfittato pienamente di uno scenario impressionante e del sole del Midi.





Questa immagine è ripresa dal giornale 'La France Automobile' del gennaio 1897 e testimonia l'animazione che, malgrado il freddo, regnava alla partenza della prima corsa in salita della storia, l'arrampicata da Nizza verso La Turbie. I piloti indossavano un bracciale con il numero della loro vettura: con il numero 25 al braccio, si scorge André Michelin alla guida della **De Dion-Bouton** a vapore. In mezzo alla Promenade des Anglais, Marcellin (bracciale 14) discute con due spettatori vestiti con indumenti pesanti accanto al suo triciclo **De Dion-Bouton**.



Alla partenza da Nizza i concorrenti erano stati avvisati della presenza di freddo e neve in altitudine. La giornata della vigilia aveva già causato numerosi abbandoni per incidenti e accidenti e questa breve salita di 17 Km si complicava a causa delle condizioni invernali e della scarsa visibilità. I veicoli erano aperti a tutti i venti e ogni curva veniva affrontata ai limiti della derapata.

Vista la situazione delle intemperie, gli organizzatori dell'ACF avevano, per sicurezza preventiva (v.pag.158) e contrariamente a ciò che si era previsto originariamente, vietato il prolungamento della tappa per la pericolosa discesa da Roquebrune a Monaco.

L'arrivo fu quindi nel villaggio di La Turbie in mezzo ai tetti innevati. Non volendo immortalarsi nel freddo e nonostante la neutralizzazione della corsa, ognuno si prodigò, dal momento dell'arrivo, a ridiscendere per raggiungere i festeggiamenti di fine corsa nel Principato.

La salita da Monaco a La Turbie durò solo 20' grazie al treno a cremagliera concepito da un ingegnere svizzero nel 1894. La locomotiva aveva l'originalità di spingere il vagone-viaggiatori. Sotto la ferrovia, serpeggia questa strada di montagna che portava al Trofeo del Imperatore Augusto (anno 6 ante C.), che si intuisce all'orizzonte.



1000. - Chemin de Fer à crémaillère de Monte-Carlo à la Turbie. Ed. 1900.

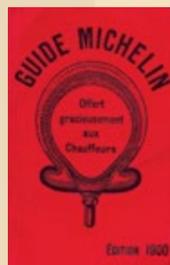
Con l'avvicinarsi alla scogliera di Montecarlo, la neve si era trasformata in pioggia abbondante. E questo fece dimenticare a qualcuno le più elementari raccomandazioni alla prudenza.

È così che la **Panhard & Levassor** n°35 di Bruninghaus fece un'entrata di rilievo sulla piazza del Casinò urtando due motocicli per terminare la sua corsa infilzandosi contro un pilastro in ghisa della terrazza del prestigioso 'Café de Paris'.

Scossi da questo epilogo teatrale, gli spettatori seduti a tavola all'esterno del locale passarono in un istante dal torpore del freddo al caldo riflesso della sopravvivenza, rovesciando tutto al suo passaggio, sedie, tavoli, e 'pastis'! Era nata la leggenda automobilistica di Monaco.

Tutti ritrovarono lo spirito in occasione del banchetto all'Hôtel de Paris*. Fu anche l'occasione per permettere agli oratori di valorizzarsi. Così il Conte de Dion prese due piccioni con una fava, congratularsi con uno dei vincitori del giorno mentre sognava il suo personale **Marketing**: «Noi facciamo la locomotiva ma è **Michelin** che fa le rotaie!».

* Nel 1900, nella prima 'guide rouge Michelin' si viene a sapere, che l'Hôtel de Paris, davanti al Casinò, ospitava un ufficio dell'ACF. Per coloro che conoscevano questo Palazzo, i prezzi dovevano essere cresciuti più veloci dell'inflazione, visto che non aveva che 2 stelle. I pittogrammi ci fanno sapere anche che Monte-Carlo aveva una stazione, un ufficio postale, il telefono e un'officina di biciclette.... ma non ancora dei garage per automobili!



Monte-Carlo (Monaco). 1.017 kil. — Menton, 8 kil. — Villefranche, 12 kil. — Nice 18 kil. — Métropole, avenue des Spelugues, ACF — de Paris, Casino, ACF — de l'Europe. Ess. 01. Jacquin, Cycles, boulevard du Moulin.

1897 Marsiglia - Nizza e la prima corsa in salita: Marketing o Laboratorio?

- » L'idea di **Marketing** nei confronti della clientela agiata della Costa Azzurra non era una novità dopo il viaggio sportivo di Hippolyte Panhard nel 1893 (v.pag.102).
- » Il **Marketing** di **Michelin** (v.pag.133) era un vantaggio sia per i pneumatici che per le 'voiturette' **Léon Bollée** che per i tricicli **De Dion-Bouton**, dal momento che tutti questi concretizzavano così con successo la sperimentazione commerciale di un veicolo 'low-cost'.
- » se il trionfo di **Michelin** fu duraturo, quello dei 'vaporisti', con tre vittorie in tre giorni, non fu che qualcosa di effimero: dovevano il loro successo solo al profilo e alla lunghezza ridotta delle tappe.

Il successo internazionale di **Marketing** del triciclo **De Dion-Bouton** fu talmente grande che questo tipo di veicolo fu 'imitato' ovunque. Equipaggiato da un modesto motore (172cm³* di 0,75cv a 1400 giri/m, accensione elettrica), la sua leggerezza (75Kg) contribuiva all'affidabilità dei pneumatici **Michelin** (*la cilindrata e la potenza furono aumentate in seguito). Le sue prestazioni elevate permettevano di superare le salite a più di 20 Km/orari. La tenuta di strada era ineccepibile grazie al suo punto di gravità situato molto in basso (serbatoio del carburante sotto la sella), assistita da freni molto efficaci (di tipo 'ciclista' davanti e con un largo tamburo sull'asse delle ruote posteriori). Il pilota godeva di un sistema ingegnoso che innestava i pedali quando la loro rotazione non permetteva più alle gambe di sopportarne la velocità.



Questo concessionario lionese aveva capito che i giorni delle vetture a vapore erano contati: egli distribuiva solo veicoli a benzina, che senza aver trionfato, si erano comunque dati lustro nella Marsiglia-Nizza.

Michelin: Marketing e Laboratorio!

Per André Michelin la competizione era un **Laboratorio** e la corsa in salita gli permise di valutare i rischi smontaggio nelle curve. Tra le due vittoriose imponenti **De Dion-Bouton** a vapore, solo quella di Pary era fornita di pneumatici. Il signor Pary, co-pilota di André Michelin era un suo ingegnere (alcuni affermano che 'Pary' era lo pseudonimo di A. Michelin).

La storia racconta che avendo dimenticato i suoi guanti, André Michelin aveva sofferto il freddo durante tutta l'ascesa de La Turbie. Piuttosto che lamentarsi delle sue dita gelate, preferì ostentare la sua soddisfazione menzionando la disavventura del suo amico Chasseloup-Laubat, incapace di sedersi al termine della corsa, perché gli era venuto un gran male ai glutei guidando la **De Dion-Bouton** senza pneumatici. E siccome una soddisfazione non viene mai da sola, André Michelin completò il suo trionfo classificandosi a La Turbie, dietro le due **De Dion-Bouton** a vapore e davanti la **Peugeot** n°21, cinque tricicli **De Dion-Bouton** e **Léon Bollée** commercializzati da **Michelin** (v.pag.133).

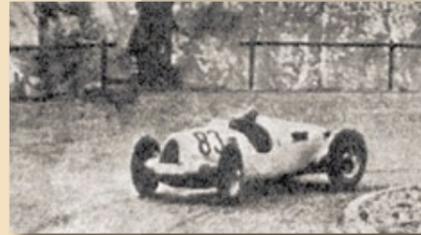
Questo successo fu ben meritato. André Michelin era infatti l'industriale che pagava più di persona, non esitando mai a lanciarsi personalmente nell'arena sportiva, come un fiero gladiatore alle parole di Cesare, all'immagine del suo celebre Bibendum che sarà creato a partire dal 1898.





La tappa Nizza-La Turbie: la prima corsa in salita ?

Per qualcuno Nizza-la Turbie non fu la prima corsa in salita della storia. Le viene rimproverato di essere stata concepita come una normale tappa che comprendeva una salita e una discesa. Il fatto di essere stata poi mutilata della sua discesa per preoccupazioni legate alla sicurezza non tolse niente al suo carattere di 'corsa in salita', né alla sua anteriorità, né alla volontà dei suoi promotori che, subito dopo l'avvenimento, decisero di farne una 'corsa in salita' annuale.



Su questa foto sfocata della **Auto-Union** concepita da Ferdinand Porsche, il design particolare e l'alloggiamento del motore posteriore da l'illusione che il pilota tedesco proceda a marcia indietro.



Il successo di questa nuova formula fu immediato. Il pubblico apprezzò la possibilità di seguire ogni vettura su più curve. Per motivi di sicurezza il tracciato fu progressivamente ridotto dai 18Km del 1897 ai 6,3Km del 1939. In quest'ultimo anno, Hans Stuck trionfò sulla leggendaria **Auto-Union** di 16-cilindri a 109Km/orari di media.

La prova di Chanteloup-les-Vignes (a 30Km da Parigi), che i suoi protagonisti battezzarono la 'prima corsa in salita' della storia, non fu che la terza. Questa corsa in una salita di 6-10% fino a 1820 mt, fu organizzata il 27 novembre 1898 da Paul Meyan (v.pag.56).

La 2° corsa in salita ebbe luogo il 6 novembre 1897 su una rampa in legno pianificata nello stadio Charles River Park (Boston-USA). Più che di una prova si trattò di uno spettacolo che permise alla **Stanley** a vapore di costruire la sua reputazione.



Una anno più tardi, nel 1898, i tricicli **De Dion-Bouton** si distinsero di nuovo sullo stesso percorso verso La Turbie (archivi A. Daigne).



Camille Jenatton sulla sua vettura elettrica riprese Chanteloup nel 1898 e nel 1899.

Dalle competizioni stradali ai record di velocità

Il dibattito sull'antiorità delle corse in salita non offre alcun interesse, ma la sua analisi permette di comprendere meglio l'idea che il pubblico si faceva dei differenti metodi di propulsione:

- La 'benzina' non era ancora considerata un metodo di propulsione veramente credibile.
- Le tre prime corse in salita furono vinte dal "vapore" e dall' "elettricità", due fonti di energia dalle tecniche più avanzate della "benzina", poiché il loro sviluppo risale al XVIII e XIX sec.
- Si dovrà aspettare il 1902 per vedere l'automobile a benzina emergere sia nelle corse in salita che nei record di velocità. Prima dei record ufficiali del 1898 (v.pag.14), i cronometristi selezionavano tronchi rettilinei* dell'itinerario delle grandi corse per lanciare l'idea di record. Benché non fossero omologate, avevano il merito di alimentare le due questioni 'alla moda' tra gli 'pseudo dottissimi', i giornalisti e i loro lettori: 'Tecnicamente, fino a che velocità massima potrà andare un'automobile? Fisicamente, l'organismo umano è capace di sopportare o sorpassare il muro di un Km al minuto (=60Km/orari)?'

*Così al momento del rilievo effettuato su 5Km effettuato tra Ollioules e Toulon (tronco della 1° tappa della Marsiglia-Nizza), il conte Chasseloup-Laubat fu cronometrato a 52Km/orari.

CORSE PER TRICICLI

Una volta biciclette, motocicli e tricicli venivano accostati alle stesse gare automobilistiche. Del resto sul piano della struttura, i tricicli erano a metà strada tra l'automobile e la bicicletta, tanto da venire anche definiti 'velocipedi meccanici'. Una parte del mercato era orientata al profitto dei tricicli grazie alla loro maneggevolezza, alle loro prestazioni e soprattutto al loro costo abbordabile.

In un primo momento solo i ciclisti furono scartati dalle corse automobilistiche. In un secondo tempo, di fronte all'autentico fenomeno industriale e sportivo rappresentato dai tricicli, si impose una nuova *evoluzione* di regole per le competizioni. Gli organizzatori moltiplicarono le categorie: tricicli, quadricicli, 'moto-cicli', veicoli leggeri, pesanti, a 2-posti, a 4-posti..., l'unico vantaggio era quello di poter dare un'opportunità di vincere a ogni tipo di veicolo. Sfortunatamente la definizione di queste categorie variava da una corsa all'altra, in modo tale che il pubblico si perdeva in quello che sembrava assomigliare sempre più ad una Torre di Babele di regolamenti.

Si imponeva una semplificazione delle categorie e ci si orientò soprattutto verso:

- corse 'aperte' a tutti, ma stabilendo più classificazioni. Le due principali categorie erano 'vetture' e 'tricicli e vetturette di peso inferiore a 200Kg';
- corse specifiche per categorie.

Così in occasione della Marsiglia-Nizza, il comportamento dei tricicli aveva talmente impressionato il pubblico, che ci si prodigò per organizzare nella medesima regione tanto a Nizza che a Marsiglia, corse esclusivamente riservate ai tricicli e vetturette con meno di 200kg.

De Dion-Bouton e **Léon Bollée** si divisero gli allori con tricicli di concezione molto diversa.

Al contrario delle **De Dion-Bouton**, le due ruote della 'voiturette' **Léon Bollée** erano davanti. Quest'ultima era più pesante (160 Kg) ma anche più potente, raggiungendo nella sua prima versione i 30Km/orari grazie a un monocilindrico da 640cm³ (3cv da 1000giri/m, accensione con bruciatore).



Il **Marketing** non mancava di illustrare la posizione galante del pilota in rapporto al passeggero, ma dimenticava di precisare che, in mancanza di qualsiasi elemento di sospensione, la comodità era assicurata soltanto dai pneumatici **Michelin**.

Grazie alle categorie specifiche, i tricicli, non si cimentavano soltanto sulla strada. Furono anche invitati dal mondo velocipedista sui velodromi di Marsiglia e di Parigi. La formula era spettacolare: una successione di duelli ad eliminazione fino alla finale.

Il disegno di Robida illustra alla perfezione la confusione di categorie e l'incomprensione che ne scaturiva per lo spettatore.





Il 7 Luglio 1897, in occasione dell'inaugurazione del celebre stadio-velodromo del 'Parc des Princes' di Parigi, il suo direttore organizzò una corsa di 4 Km, cioè, al centimetro: sei giri di pista che misurava 666,66 metri. Se questo spettacolo fu di poco interesse sportivo, il suo organizzatore, Henri Desgrange, segnò per sempre la storia dello sport: direttore della rivista 'Auto-Vélo', fu anche l'ideatore del Tour de France (v.pag.106).



Il 'Parc des Princes' offrì un terreno ideale per le competizioni sia velocipedistiche che automobilistiche, grazie alla lunghezza della pista ed al profilo inclinato delle curve.



La forma del catino amplificava l'atmosfera e la 'musica meccanica'. Quando nel 1932 si decise di ricostruire la pista, lo stadio fu accorciato e l'automobile bandita per sempre.

ESTATE 1897, 'TERZETTO' VERSO IL MARE DEL NORD

In estate, il mondo della 'Belle Epoque' si dirigeva verso le stazioni balneari del Mare del Nord, facilmente accessibili. Il treno portava alla foce della Senna, dove la villeggiatura si estendeva da Dieppe a Deauville-Trouville. I 'rifugiati del sole' incontrati nel Midi in inverno (v.pag.146), vi ci si rintanavano in estate alla ricerca di frescura. Per distrarre una clientela già fortemente sollecitata dalle spiagge, dai casinò, dalle regate ed altri avvenimenti sportivi, si organizzarono non meno di tre competizioni automobilistiche estive da Parigi al Mare del Nord.

1/ 24 LUGLIO: PARIGI-DIEPPE

Una di queste competizioni fu la Parigi-Dieppe dove si contarono non meno di 5 categorie, che erano troppe per 59 concorrenti, il cui numero si sarebbe ancora decimato a causa della condizioni climatiche. Decisamente il meteo del 1897 funzionava al contrario: la neve in Costa Azzurra e la canicola al Nord. La siccità era tale che le vetture sollevavano nuvole di polvere, peggio della 'nebbia' intorno alla 'London Tower'.

Per evitare di essere accecati durante i sorpassi meglio era condurre la corsa in testa. Cosa che avevano scelto di fare i fratelli Bollée su una **Amédée Bollée Fils** a benzina per quasi tutta la totalità dei 171Km, alla sorprendente velocità di crociera di 50Km/orari.

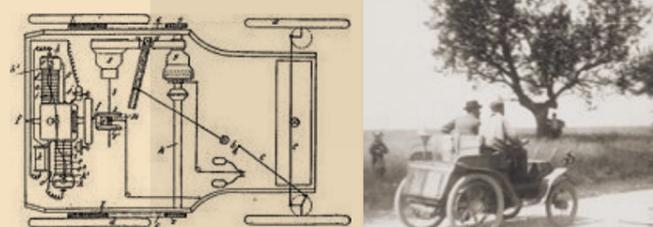
Vicino al traguardo, il bolide di Amédée e Camille Bollée fu bruscamente bloccato da una rottura dell'asse del bilanciante. Ignorando il suo vantaggio, Amédée si sedette disperato a bordo strada con la testa tra le mani. Non vedendo però apparire alcun concorrente all'orizzonte dopo aver tergiversato per venti minuti, i fratelli Bollée seguirono l'incitamento del pubblico, che li sollecitava a spingere il loro veicolo fino all'arrivo.



Al contrario dei fratelli Bollée, questa **Panhard & Levassor** ha preferito procedere ad andamento lento affinché le signore potessero proteggersi dal solleone sotto l'ombrello. Le poche sezioni pavimentate permettevano ai ciclisti di respirare altre cose al posto della polvere e ai fotografi di lavorare.

Alla fine, nonostante il loro vantaggio, i due fratelli **Bollée**, grondanti di sudore, furono raggiunti soltanto sulla lunga linea della dirittura d'arrivo dalla 'voiturette' **Léon Bollée** di Jamin (vincitore a 40Km/orari), davanti al break **De Dion-Bouton** a vapore e ad una decina di altri concorrenti. La 14° posizione in classifica che raggiunsero era, tutto sommato dignitosa, visto che senza questa fatale esitazione a 4Km dallo striscione dell'arrivo, i fratelli sarebbero stati vicini ai posti d'onore, se non addirittura vittoriosi!

Tra i neofiti della Parigi-Dieppe, la **Mors***, arrivata 18°, disponeva di un'accensione elettrica originale. Emile Mors, ingegnere elettrico, aveva adottato un'accensione a bobina (bassa tensione) e dinamo (*nel 1906, **Mors** assunse André Citroën, che sarebbe diventato il direttore dell'Azienda)



Questa prima piccola **Mors** era già molto originale con il suo bicilindrico posteriore di 5cv per soli 846cm³ (rapporto potenza/cilindrata eccezionale per quell'epoca). Sarà presto rimpiazzato da un 4-cilindri inclinati due a due a 45° (1692cm³ da 6cv).

Di fronte al fenomeno dei tricicli e della rivalità dei nuovi ambiziosi costruttori, **Panhard & Levassor** non poteva rimanere senza reazioni: questa fu l'occasione di sperimentare nuovi e più leggeri materiali: adozione dell'alluminio per la scatola del cambio, il carburatore, il lubrificatore, così come il nuovo radiatore ad alette fabbricato da 'Grouvelle & Arquembourg'.

La giornata si concluse con l'esposizione dei veicoli sulla luminosa spiaggia del Mare del Nord, che i concorrenti avrebbero ritrovato tre settimane più tardi.



3° nella classifica generale e 1° della categoria delle automobili bi-posto alla Parigi-Dieppe, la **Panhard & Levassor** di Gilles Hourgières si ripeterà alla Parigi-Trouville.

2/ 14 AGOSTO: PARIGI-TROUVILLE-DEAUVILLE

Per questa seconda competizione, ci dirigeremo verso Trouville-Deauville, la Montecarlo del Mare del Nord. La stazione balneare doveva la sua celebrità non soltanto al suo ippodromo (1863) ed alla sua 'planches' (elegante passeggiata in legno costruita sulla spiaggia con la firma di tutti artisti, attori ecc...), ma anche alle pitture 'impressioniste'.

Il conte Boson de Périgord prese in mano l'organizzazione dell'evento con il supporto dell'ACF e del quotidiano 'Le Journal'. Per il finanziamento della corsa il conte si appellò a numerosi amici filantropi, come il Principe d'Aremberg, il Marchese de Ganay, il Principe Orloff, il Barone Edouard de Rothschild... e un certo James Gordon Bennett. Si aggiunsero inoltre premi prestigiosi offerti dal Presidente della Repubblica, dal Casinò di Trouville e dal Comune di Deauville.

Il regolamento prevedeva solo due categorie:

- » 'i veicoli con peso inferiore ai 200kg senza rifornimento e passeggero';
- » 'le automobili montate* da due persone fianco a fianco', e il regolamento precisava che il peso minimo per una persona era di 70Kg! Difficilmente ci possiamo immaginare che gli 'eleganti' dovessero passare sulla bilancia per poi fare l'aggiustamento del peso come un fantino.

* Piuttosto che 'condurre' una vettura, il vocabolario dell'epoca parlava di 'montare' una vettura, come si 'montava' un cavallo.





Dalla partenza la velocità fu elevata al punto che la metà dei 94 partecipanti non finì mai la corsa. Le noie meccaniche si moltiplicarono e i bordi della strada assomigliavano ad un garage di campagna. Vi regnava una certa animazione, perché l'assistenza reciproca, anche se tra rivali, era frequente, per non dire normale.



Tra gli abbandoni, questo omnibus Panhard-Levassor n°15 di Mutel, al quale i piloti Guyannet e Bertrand dei tricicli De Dion-Bouton tentano di soccorrere. In mancanza di un codice della strada, la sola regola accettata da tutti gli automobilisti era quella del 'fair-play'.



Il triciclo De Dion-Bouton n°10 di Testu arrivò 3° nella sua categoria, dietro alle due 'voiturette' Léon Bollée.

Viaggiando ad una velocità di crociera vicina ai 50Km/orari, l'inavvicinabile 'voiturette' Léon Bollée di Jamin, già vincitrice della Parigi-Dieppe, scavò un divario importante, che nessuna automobile a 2-posti era in grado di colmare.

Ma la velocità non era la sola responsabile degli abbandoni, alcuni passaggi pericolosi erano mal segnalati: l'altro triciclo De Dion-Bouton di Viet fu vittima di un incidente al Km 100 a Rivière Thibouville in una discesa che gli stessi abitanti locali temevano.

Dietro Jamin, tutti stavano in un fazzoletto e una lotta spietata opponeva Peugeot e Panhard & Levassor per la vittoria dei 'veicoli a motore con almeno due posti'.



La 'Duc' Peugeot n°9 'montata' da Lemaître disponeva di un motore di 6cv.



Di fronte alla Peugeot, la Panhard & Levassor n°1 munita di un motore da 6cv con la stessa potenza, vinse di poco grazie all'adozione di elementi meccanici più leggeri in alluminio (le foto della Parigi-Trouville sono estratte dalla biblioteca di Pol Sonet e più particolarmente da 'La France Automobile' del 21 agosto 1897. Pol è un grande collezionista belga e partecipante spicco alla Londra-Brighton).

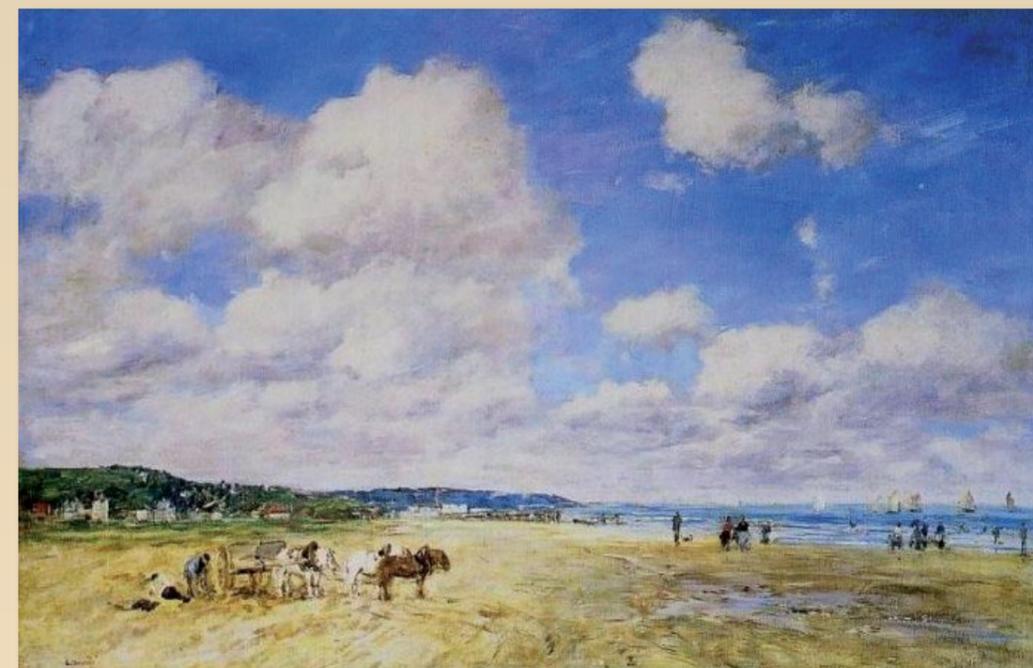
Alla fine di questo duello, la Panhard & Levassor n°1 di Hourgières, già vincitrice nella sua categoria alla Parigi-Dieppe, si impose di misura grazie alla sua leggerezza con poco più di un minuto.



Sul piano del Marketing, la vittoria della 'voiturette' Léon Bollée fu ampiamente sfruttata. Tutti si complimentarono con il suo pilota, che aveva preceduto di circa mezz'ora le due automobili a benzina, realizzando l'eccellente media di 45,6Km/orari su 174Km: « Immaginate, il triciclo aveva impiegato meno tempo tra Parigi e Trouville dello stesso treno-espresso ».

Sfortunatamente questi elogi non erano unanimi. La prestazione non sfuggì a un certo Mr Brochet, che, come ingegnere di polizia, intendeva esprimere la propria disapprovazione non appena ne avesse avuta l'opportunità (v.pag.161).

L'apoteosi della Parigi-Trouville fu grandiosa con una sfilata 'fiorita' sulle celeberrime 'planches' della spiaggia di Deauville, il tutto adornato dall'insabbiamento dei veicoli più pesanti per la più grande ilarità degli spettatori.



Con la Parigi-Cabourg terminò la trilogia verso il Mare del Nord. Gli spettatori non avrebbero mai dimenticato il finale luminoso della Parigi-Trouville-Deauville sulla spiaggia, che nessun foto ha immortalato, mentre questo lato di mare fu talvolta dipinto da Eugène Boudin (Honfleur 1824-Deauville 1898). Peccato che nel 1897 il precursore dell'impressionismo era vicino alla morte, altrimenti avrebbe certamente illustrato il triciclo fiorito del vincitore piuttosto che questo carro trainato da cavalli.... e l'automobile avrebbe fatto il suo ingresso in pinacoteca.

3/ 22 AGOSTO: PARIGI-CABOURG

Non c'è due senza tre. Visto il successo delle competizioni verso il Mare del Nord e l'interesse insaziabile del pubblico, tutto fu rimesso nella scelta di Cabourg, distante 10Km da Deauville e 210Km da Parigi.

La prova era esclusivamente riservata ai tricicli, corsa che permetteva la partenza simultanea di tutti i concorrenti e facilitava il seguito di una corsa che prometteva essere spettacolare. Del resto, per i più ironici, la mancanza delle automobili a benzina non toglieva alcun interesse, visto che, dopo l'estate, queste vetture si erano accontentate di giocare un ruolo di secondo piano.

La corsa fu difficile per tutto il percorso a causa dei venti di tempesta che soffiavano 'di fronte' cosa che ridusse la media del vincitore ai modesti 32,1Km/orari. Questa vittoria fu anche oggetto di contestazioni tra i due tricicli De Dion-Bouton pilotati da Bardin e da Clovis. Quest'ultimo, più rapido di 5', fu squalificato per aver mancato un controllo a metà percorso.

12 SETTEMBRE 1897:
ARONA-STRESA-ARONA

Il 16 marzo 1897 a Milano, alcuni dinamici imprenditori fondarono il primo club regionale italiano, il CAI o **Club Automobilisti Italiani**, precedendo quello di Torino di più di un anno. Le iniziali 'CAI' prefiguravano nel disordine quelle dell'ACI, confederazione di tutti i club regionali, che fu fondata nel 1905.

Come prima iniziativa, il 'CAI' decise di organizzare una competizione tra Milano e Arona, ma il tracciato fu accorciato della metà e rimpiazzato dalla Arona-Stresa-Arona (34Km) sulle rive del Lago Maggiore.

Piuttosto che ad una corsa, la Arona-Stresa-Arona sembrava una riunione familiare fra amici destinati però a giocare un ruolo molto importante nel contesto automobilistico italiano:

- » Ciascuna delle tre categorie era monopolio di un solo marchio: 4 moto **Hildebrand-Wolfmuller**, 2 tricicli **De Dion-Bouton** e 4 automobili **Benz**.



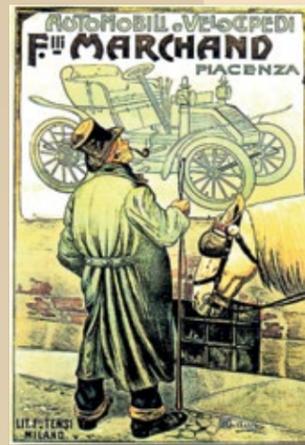
» Tre veicoli appartenevano alla famiglia Ricordi, co-fondatori del 'CAI' e importatori dei motori **Benz**.

» Il futuro costruttore Oreste Fraschini (Isotta-Fraschini 1899-1949) su un'altra **Benz**.

- » Leone et Paolo Marchand, su moto **Hildebrand-Wolfmuller**. I due fratelli avevano intenzione di costruire loro stessi

delle automobili a Piacenza (1898-1909, **Orio & Marchand** poi **Marchand**, dove debutta Giuseppe Merosi, futuro ideatore dell'**Alfa Romeo**);

Visto che la cosa migliore è essere serviti da sé stessi, è lo stesso organizzatore della corsa, Giuseppe Cobianchi, che la vinse senza alcuna sorpresa sulla sua **Benz**. Infatti lui conosceva a memoria ogni curva che il brutto tempo aveva inzuppato al limite della praticabilità. Anche con una benda sugli occhi, Cobianchi avrebbe vinto, lui che era originario di Omegna, distante proprio due passi da Stresa!



Per il suo primo avvenimento sportivo, il club regionale della Lombardia aveva selezionato uno splendido itinerario, ma interamente collocato in Piemonte.

Dal momento che si era tra amici, nessuno se ne formalizzò e tutti furono premiati: il cavalier Ricordi per i tricicli e Leone Marchand per le moto nonostante il suo abbandono a causa del violento vento.

- »alla categorizzazione dei veicoli (automobili, tricicli....) ed alle apparizioni di nuove formule (corse in salita, circuiti stradali o velodromi);
- »ai regolamenti delle corse più precisi (rifornimenti, amatori e professionisti, limitazioni pubblicitarie....) ed anche all'inizio della sicurezza preventiva (v. inserto pag.156);
- »ai cronometraggi frequenti con detrazione dei tempi morti (passaggi a livello....);
- »all'evoluzione non sempre opportuna della legge. A partire dal 1893, il prefetto Lépine sognava di imitare le limitazioni delle leggi britanniche. Nel frattempo si adottarono delle regolamentazioni nazionali e regionali, tanto numerose quanto confuse, sui freni, le soste, il rumore, l'omologazione dei veicoli, l'identificazione.... Alcuni automobilisti lamentavano già in anticipo un'idea che consideravano come un attentato alla vita privata:

«Dove finiremo? Se continua così avremo ben presto tutti un numero sui nostri veicoli!».

- »a una tassazione sfrenata. La Francia ne aveva dato l'esempio votando la prima tassa automobilistica della storia con 513 voti a favore e 4 contrari, uno scrutinio da 'Politbureau sovietico'. Dovremmo credere che i nostri politici fossero del tutto mediocri in zoologia, per confondere una vacca da latte con l'automobile creata per rimpiazzare il cavallo? L'imposta si differenziava a seconda delle regioni. A Parigi bisognava pagare 60 franchi per una due posti e 100 franchi* per una quattro posti (*la metà del salario mensile di un operaio). Quanto a un litro di benzina, questo costava 75 centesimi nella capitale francese, mentre 'alla partenza della raffineria' i petrolieri la vendevano a 15 centesimi e per la distribuzione si aggiungevano 5 centesimi. La relatività delle tasse sulla benzina o sull'automobile in rapporto ai costi (senza tasse) ed alle entrate (individuali) non si è evoluta molto.

- »ai camion: la diversificazione industriale si era sviluppata non soltanto sui veicoli 'leggeri' ma anche sui camion. Un primo concorso per camion e autobus fu organizzato nell'elegante atmosfera dei castelli di Versailles. È così che l'evento fu tutt'altro che simile ad un raduno di camionisti tatuati. Il pubblico era tanto selezionato che **De Dion-Bouton** vi presentò la sua 'Pauline', appellativo dato ai grandi omnibus.



Tutti i veicoli che avevano un carico utile di 1000Kg erano ammessi dalla giuria, composta da notabili, ingegneri e studiosi, che deliberavano seguendo criteri oggettivi, favorendo le qualità operative di capacità e costo (v. tabella).

La competizione comprendeva tre circuiti con controlli dei passaggi. Per motivi di sicurezza per i camion, il cronometraggio era neutralizzato durante le discese (v.pag.158).



Questa **De Dion-Bouton 'Pauline'** fu acquistata dal Principe d'Oldenbourg allo scopo di portare i suoi invitati in passeggiata.

Che ricordare dell'anno 1897?

Alcuni considerano il 1897 come un anno di transizione. È stata attribuita poca importanza:

- »alle donne, per le quali quell'anno fu storico (v. capitolo V)!

Dopo aver vinto il 'Championnat des Chauffeuses' (piloti femminili) sull'ippodromo di Longchamp (Parigi), Léa Lemoine fu la prima donna a sfidare gli uomini.

Tutto ciò ebbe luogo il 20 giugno 1897 intorno a Saint-Germain-en-Laye (ad ovest di Parigi) su un circuito 20Km al compimento di cinque giri. Lei vinse su una **De Dion-Bouton** (foto, collezione Jules Beau) la 'Coupe des Motocycles' (Coppa dei Motocicli) nella categoria tricicli' e si assicurò il quinto posto nella classifica 'tutte le categorie'. Gli organizzatori, consapevoli che fosse necessario segnare l'avvenimento con una gara di galanteria, dopo aver sommerso di fiori la pioniera, le offrirono un bracciale in oro al posto della tradizionale medaglia dello stesso metallo.



CHARGEMENT	TABLEAU RÉCAPITULATIF DES PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUES DU TRANSPORT DU VOYAGEUR AVEC OU SANS BAGAGES, DE 100 KILOGR. DE MESSAGERIES ET DE LA TONNE DE MARCHANDISES, POUR LES DIVERS VÉHICULES DU CONCOURS DES POIDS LOURDS.											
	VOYAGEURS ET MESSAGERIES					MARCHANDISES						
	Omnibus <i>Scotte</i> (à vapeur)	Omnibus <i>de Dion et Bouton</i> (à vapeur)	Omnibus <i>Panhard et Levassor</i> (à pétrole)	Véhicule à bogie moteur <i>de Dion et Bouton</i> (à vapeur)	Train à voyageurs <i>Scotte</i> (à vapeur)	Camionautomoteur <i>de Dietrich</i> (à pétrole)	Train à marchandises <i>Scotte</i> (à vapeur)					
Force en chevaux-vapeur	14 ch.-vap.	25 ch.-vap.	12 ch.-vap.	35 ch.-vap.	16 ch.-vap.	6,5 ch.-vap.	16 ch.-vap.					
Charge utile	1 200 kilogr.	1 120 kilogr.	1 000 kilogr.	2 500 kilogr.	2 500 kilogr.	1 200 kilogr.	4 200 kilogr.					
Vitesse commerciale à l'heure	10,5 à 11 kilom.	14 à 14,5 kilom.	10 à 10,5 kilom.	10 à 10,8 kilom.	10 à 10,5 kilom.	8 à 9 kilom.	6,5 à 7 kilom.					
Parcours journalier possible	110 kilom.	145 kilom.	105 kilom.	108 kilom.	105 kilom.	90 kilom.	70 kilom.					
	PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE		PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE		PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE		PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE		PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE		PRIX DE REVIENT KILOMÉTRIQUE	
	Voyageur avec bagages, ou 100 kg. de messageries	Voyageur sans bagages	Voyageur avec bagages, ou 100 kg. de messageries	Voyageur sans bagages	Voyageur avec bagages, ou 100 kg. de messageries	Voyageur sans bagages	Voyageur avec bagages, ou 100 kg. de messageries	Voyageur sans bagages	Prix de revient de la tonne de marchandises	Prix de revient de la tonne de marchandises		
1/3 de charge	fr. 0,110	fr. 0,079	fr. 0,089	fr. 0,063	fr. 0,122	fr. 0,087	fr. 0,067	fr. 0,048	fr. 0,070	fr. 0,050	fr. 0,507	fr. 0,570
2/3 de charge	0,057	0,040	0,045	0,032	0,064	0,046	0,034	0,025	0,036	0,026	0,322	0,297
Charge entière	0,039	0,028	0,030	0,022	0,045	0,032	0,023	0,017	* 0,025	0,018	0,220	0,206

Nota. — Avec la traction animale, on peut compter de 9 fr. 40 à 9 fr. 42 pour le transport kilométrique du voyageur, avec ou sans bagages, par voitures publiques, et 0 fr. 30 pour le transport kilométrique d'une tonne de marchandises par service de roulage.

»ai rapporti privilegiati tra il ciclismo e l'automobile, che si evolveranno nel corso del tempo. Nel 1891, in occasione della corsa ciclistica Parigi-Brest-Parigi (v.pag.37), una **Peugeot** non era riuscita a seguire da vicino la ruota del vincitore* alla media di 16 Km/orari. Sei anni più tardi e sebbene i campioni di ciclismo viaggiassero due volte più veloci, l'ordine si era invertito.



A sn, all'epoca della Parigi-Brest-Parigi del 1891, al controllo a Saint Briec (Bretagna), i membri dei club velocipedistici locali si davano il cambio per scortare Terront*, visto che la Peugeot seguiva solo a distanza. A ds, sei anni più tardi nel 1897 all'arrivo della Bordeaux-Parigi, è la **Panhard & Levassor** di De Knyff che precede il campione Gaston Riviere sul ponte di Suresnes (Parigi) dopo 600Km alla media di 29KM/orari.



»agli sviluppi dei 'clubs automobilistici': nel 1897 la Francia, il Belgio e la Gran-Bretagna vennero raggiunte dall'Italia, dai Paesi Bassi, dalla Svizzera, dall'Austria e, in Germania, dalla 'Mitteleuropäische Motorwagen-Verein' (futura ADAC), fondata da qualche grande nome, come il Graf von Zeppelin, Carl Benz, Gottlieb Daimler, Rudolf Diesel e F. Simms (v.pag.135).

»il 30 maggio 1897 gli USA ostentarono i loro primi record: la **Winton** a benzina riuscì con un bi-cilindro orizzontale di 10cv a percorrere 1 miles in 1'48" (53,644km/orari) sulla pista di Cleveland. Costruttore importante prima di Random Olds e Henry Ford, Alexandre Winton continuerà ad attaccarsi per diversi anni ai record.



1897: Gli inizi della 'sicurezza preventiva'?

Alla Marsiglia-Nizza

- » La tappa de La Turbie non era stata immaginata come una corsa in salita, ma grazie alle condizioni invernali gli organizzatori presero coscienza del rischio nella discesa.
- » All'ingresso de La Turbie, per evitare gli incidenti con il pubblico poco familiarizzato con l'automobile, una tromba preveniva l'arrivo dei bolidi. All'ingresso di Cannes, 'prestige oblige', il segnale era dato da una salva d'artiglieria.
- » Nelle discese dell'Estérel, un ufficiale agitava la sua bandiera per avvertire del pericolo.

Alla Parigi-Deauville-Trouville

- » Sarebbe stato necessario questo ufficiale nella lunga discesa di Rivière-Thibouville, là dove Viet fu vittima di una spaventosa caduta con il suo triciclo **De Dion-Bouton** (v.pag.154). I Conti Chasseloup e de Dion, appena arrivati a Trouville, ripartirono con il break a vapore accompagnati da un medico per 65Km in senso contrario, per portare soccorso allo sfortunato Viet....ma invano, perché, tutto pieno di ecchimosi, aveva già ripreso il treno verso Parigi.
- » Questo episodio mostra chiaramente che il Conte era preoccupato per gli altri più che per sé stesso. In qualità di organizzatore, egli seguiva la corsa sul suo triciclo con nella bandoliera un'enorme borraccia riempita di benzina: si stava prendendo un vero rischio per togliere i distratti dagli impicci.

Alla Parigi-Dieppe

- » Consapevole del sovraccarico imbarcato su ciascuna vettura (camere d'aria, olio, bidoni di benzina....), **Michelin** aveva sistemato un deposito a metà percorso a Beauvais, mentre **Stelline**, la marca di benzina in bidoni, disponeva di più punti di rifornimento.
- » Infine, come può passare inosservata questa iniziativa che fa sorridere ancora oggi: il curato e il medico di Torcy si erano improvvisati angeli custodi della strada, posizionandosi su una curva alla fine di una lunga discesa. Il loro gesto fu ben ricompensato da San Cristoforo e da Esculapio, visto che non si verificò nessun incidente quel giorno a Torcy!



VALBRUNA

Stainless Steels, Nickel Alloys & Titanium Long Products



Squares



Rebar



Wire

Ingots



Rounds



Billets



Wire Rod



Flats



Hexagons



Angles



ACCIAIERIE VALBRUNA

High quality is our standard

www.valbruna-stainless-steel.com

ACCIAIERIE VALBRUNA

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

VALBRUNA SLATER STAINLESS INC.

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

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

RAINERIDESIGN.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