

LA FRECCIA ROSSA



SCOMPARSO IL NOSTRO PRESIDENTE
GIANNINO MARZOTTO



IV COPPA FRANCO MAZZOTTI:
VINCE FORTIN



LA 1000 MIGLIA SRL
ORGANIZZERÀ L'EDIZIONE 2013



TUTTE LE NOTIZIE
DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE



**1000
MIGLIA**



16-19 MAGGIO 2013

VIVI LA LEGGENDA
PARTECIPA ALLA CORSA PIU' BELLA DEL MONDO

Puoi iscriverti fino al 31 Dicembre 2012
Tutte le info su www.1000miglia.it



1000MIGLIA srl

Chopard

BRESCIANI PER STORIA E PER TRADIZIONE.

1.300 persone in 165 punti
operativi al servizio
delle famiglie e delle aziende
della nostra provincia.



UBI  **Banco di Brescia**

www.bancodibrescia.it - 800.500.200

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale.

la passione ci guida



Da oltre 30 anni lavoriamo con passione a fianco dei nostri clienti per studiare, sviluppare e produrre profilati estrusi in lega di alluminio a disegno.

Abbiamo esperienza, competenza e impianti innovativi per produrre profili sia di piccole che di grandi dimensioni.

Collaboriamo con i nostri clienti nella realizzazione delle loro idee, forme e prodotti innovativi.

Ogni nuovo progetto è per noi una sfida tecnica ed una nuova opportunità di crescita.

ESTRAL, il profilo in alluminio più innovativo, firma la più classica delle gare.

sponsor 1988-2008



Estral S.p.A. - Via Artigianale 19 - 25025 - Manerbio - Brescia - Italy
Tel. +39.030.9373101 - Fax +39.030.9938116 - estral@estral.it - www.estral.it



FINISCE L'EPOCA DEI PILOTI GENTILUOMINI

ADDIO AL PRESIDENTE GIANNINO MARZOTTO

Cari Amici,

questo numero della Freccia Rossa, è ampiamente dedicato a quelle notizie che non si vorrebbero mai scrivere: la scomparsa del nostro Presidente, Giannino Marzotto.

Con Lui, se ne va uno degli ultimi rappresentanti di un'epoca - ahimè - destinata vivere solo nei nostri ricordi.

Di piloti gentiluomini, quantomeno in questa eccezione del termine, oggi ce ne sono pochi. Un piccolo esempio: nelle gloriose corse di qualche decennio orsono, una scuderia che facesse penalizzare un proprio pilota per favorirne un altro - come ha fatto la Ferrari nel GP degli Stati Uniti, facendo retrocedere Massa a vantaggio di Alonso - sarebbe stata sopraffatta dalla vergogna e dal disprezzo.

Nelle pagine che seguono, troverete ampi ricordi dell'arguta e brillantissima figura di Giannino Marzotto. Si tratta di un doveroso tributo a una persona che non solo rappresenta un'icona della Mille Miglia - avendone vinte due, nel 1950 e nel 1953 - ma che costituisce un vanto per il nostro Club, così fortunato da averlo avuto come Presidente.

Purtroppo, per ragioni anagrafiche, i personaggi di cotanta levatura restano in pochi: con la scomparsa di Giannino, l'unico vincitore vivente di una Mille Miglia resta Sir Stirling Moss.

Il Conte Giannino resterà unico, in ogni caso, per la sua verve, la sua acutezza mentale e - perché no - per alcune sue originalità.

Quante persone conoscete che, dopo essersi schiantate in automobile, con il relitto della vettura incidentata, abbiano eretto nel giardino di casa il "monumento al culo", a testimonianza della fortuna di esserne usciti illesi?

Oppure, quanti campioni automobilistici conoscete che abbiano sostituito l'automobile

con un camper e, a chi ne chiedesse il motivo, rispondessero: «Tu, sulla tua macchina, ti puoi lavare le mani?».

E, in verità, non ho mai conosciuto nessuno che - per protestare contro limiti di velocità ritenuti inique - avvisasse la Polizia Stradale che Lui, alla tal ora, sarebbe passato su quella strada a velocità superiore.

Come tutti coloro che hanno avuto la fortuna di frequentarlo, anch'io ho imparato molto da Giannino. Era un uomo d'immensa cultura, con una personalità poliedrica e con mille interessi. Come si usa tra soci del Club, avrei dovuto dargli del 'tu'; non ci sono mai riuscito, anche se lo farò ora: Ciao Giannino, grazie per quanto ha fatto per il Club. Per noi, sarai sempre un modello da imitare.

Trovare un altro Presidente del Club con un palmares come quello di Giannino Marzotto era ovviamente impossibile. Il nostro nuovo presidente, eletto dal Consiglio Direttivo il 6 ottobre, possiede però tutti i requisiti: Mario Omati è stato un ottimo gentleman driver e, in compagnia di Giovanni Corazza, ha pure vinto la Classe 750, Categoria Turismo, alla Mille Miglia del 1955. In più, noblesse oblige, pure il Conte Mario Omati è di nobili origini, proprio come Giannino.

Infine, tra i servizi più importanti di questo numero, troverete quelli dedicati alle vicende della Mille Miglia e dell'Automobile Club di Brescia, giunto al terzo commissariato. I commenti - ponderati - li trovate più avanti; a titolo personale, dopo aver assistito a quelle che paiono autentiche ingiustizie, non posso che comprendere e concordare con quanto detto da Aldo Bonomi, il presidente commissariato di ACI Brescia: «Se questa è l'Italia, prenderò la residenza all'estero».

*cordialmente,
Paolo Marzotto*



Non ne nascono più. Da sinistra, cinque vincitori della Mille Miglia nel 1990: Giambattista Guidotti, Tonino Brivio Sforza, Gigi Villorelli, Giannino Marzotto e Huschke von Hanstein.

Editoriale Finisce l'epoca dei piloti gentiluomini	3	Automobile Club Brescia Senza Pace	34
Giannino Marzotto Addio al nostro presidente	5	Il Commissario chiarisce 1000 Miglia Srl è legittima	36
Mille Miglia 1950 Vestito per la vittoria	10	La nuova Mille Miglia? Casalinga e professionale	38
Mille Miglia 1953 Il conte corrente stupisce ancora	14	Chi guida la Mille Miglia? Eredi dei quattro moschettieri	45
Caro Giannino Ti ricordo così	16	Scuderia Brescia Corse Un anno di gare	48
Coraggio Intelligente Intelligenza Coraggiosa	18	Trofeo Aido Peccato per chi non c'era	51
Vita di Club Mario Omati nuovo Presidente	20	Raid dell'Etna Il meglio della Sicilia	55
Mille Miglia 2012 Lo stand del Club in Piazza Loggia	24	Persa e ritrovata Giar 750 Sport	60
Mille Miglia 2012 Tripudio Argentino	28	Tazio Nuvolari Riaperto il Museo	66
Moss, Dewis e Head Tre per una C-Type	32	Coppa Franco Mazzotti La nostra gara	69
Chopard e Mille Miglia L'inesistente intrigo elvetico	33	L'automobile: sostenibilità di un sogno Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione. Capitolo III	101

SABATO 14 LUGLIO È SCOMPARSO GIANNINO MARZOTTO

Vincitore delle Mille Miglia 1950 e 1953,
Presidente del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

*"Quando si corre,
si deve sapere dove,
come e quando fermarsi.
Quando ci si ferma si
deve sapere dove, come
e quando rimettersi a
correre. Perché la vita
è una corsa".*

(Giannino Marzotto)

Ricordandolo come straordinario pilota, mecenate e uomo di grande carisma, umanità e cultura il Club della Mille Miglia Franco Mazzotti annuncia la scomparsa del proprio presidente, Conte Giannino Marzotto vincitore delle Mille Miglia del 1950 e 1953.

Entrambe le vittorie furono ottenute in compagnia di Marco Crosara, la prima – la famosa "vittoria in doppiopetto" – con la Ferrari 195 S coupé e la seconda con una 340 MM spyder Vignale. Ha ricoperto la carica di Presidente del Club Mille Miglia dal 1988 al 1990 e poi dal 2001 alla scomparsa.

"Le Mille Miglia sono storia del passato, ma rappresentano una violenta conquista del futuro", disse della corsa che vinse due volte.



Dell'attuale rievocazione disse: *"Quando si celebra il passato ci si deve chiedere se c'è una ragione. La Mille Miglia è stata l'immagine del progresso tecnico, sociale ed umano; e noi facciamo bene a celebrarla, perché questa rievocazione del passato aiuta il futuro".*

Al dolore dei soci del Club Mille Miglia, si uniscono i Consigli direttivi dell'Automobile Club di Brescia e della 1000 Miglia Srl, la società che dal 2013 gestirà la rievocazione della "corsa più bella del mondo".

Mode & Pelliccerie

GIMES PAOLETTI

CAPPELLI PER UOMO E PER SIGNORA

Corso Mameli, 67 - Brescia - Tel. 030 3752239

L'ULTIMO SALUTO CON MUSICA DI SOTTOFONDO NIENTE FUNERALE PER GIANNINO

Giannino Marzotto si è spento il 14 luglio, dopo sette mesi di ricovero nell'ospedale di Padova. Per il Club Mille Miglia, che presiedeva, Marzotto era la figura di riferimento: interprete di un automobilismo che non c'è più, portatore di un carisma impossibile da colmare. Per onorare il suo ricordo, una delegazione del Club Mille Miglia è andata - portando una corona d'alloro - a Villa Marzotto di Trissino. Qui Giannino, in un salone gremito, con la musica di un pianista in sottofondo, ha ricevuto l'ultimo saluto di chi gli voleva bene, di chi aveva condiviso esperienze comuni, ma anche di chi, semplicemente, ne ammirava la figura d'imprenditore, certo, ma anche di pilota, chiave di accesso privilegiata per entrare nel cuore della gente.

La delegazione del Club Mille Miglia è stata accolta da Matteo, il nipote prediletto di Giannino, anche lui nostro socio, che non ha mancato di ricordare come lo zio tenesse in modo particolare alla vita del Club Mille Miglia. Sempre elegantissimo, Giannino Marzotto vinse la Mille Miglia del 1950 indossando un abito doppiopetto senza rinunciare alla cravatta: un vezzo che contribuì non poco ad alimentare il mito del conte vicentino.

Giannino aveva ricoperto la carica di Presidente del Club Mille Miglia dal 1988 al 1990 e poi dal 2001 fino alla scomparsa; era anche Presidente Onorario del Museo dell'Automobile 'Bonfanti-VIMAR', che gli ha dedicato una sezione



permanente nella sede attuale di Romano d'Ezzelino, la 'Galleria del Motorismo, Mobilità e Ingegno Veneto - Giannino Marzotto' dove è stato allestito uno spazio dedicato alle sue imprese.

Finanziandola generosamente, aveva voluto la Fondazione Club Mille Miglia che - per anni - ha assegnato borse di studio e il premio denominato "Intelligenza Coraggiosa - Coraggio Intelligente".

Marzotto era un uomo colto, di un'intelligenza acutissima, insofferente agli adulatori, franco e schietto, di rara bontà d'animo: ha lasciato detto al genero Ferdinando Businaro, da sempre al



Lo studio di Giannino in Villa Marzotto a Trissino.

Paolo Mazzetti, Giannino Marzotto e Aldo Bonomi.

suo fianco, che: «Per la mia morte non voglio funerali e fanfare, non voglio discorsi. Non versate lacrime, ma piuttosto fiumi di Durello (lo spumante veneto, N.d.R.)».

Pilota, imprenditore ma anche scrittore: Giannino Marzotto ha scritto diversi libri, solo alcuni dedicati all'automobilismo. Tra questi, il più famoso è "Frecce Rosse", una pubblicazione che racchiude tutte le Ferrari che hanno corso la Mille Miglia dal 1947 al 1957.

L'ultimo saluto a chi gli voleva bene, Marzotto l'ha voluto dare nel grande salone della musica di Trissino, accompagnato dalle note di un pianoforte. Lui, aveva voluto così: come da sue indicazioni, non è stato celebrato il funerale. II

INSIEME FINO ALLA FINE SCOMPARE PURE MARCO CROSARA



Lontani, non possono stare. Vicinissimi da giovani, vicini quando l'età della maturità e della consapevolezza aveva preso il posto del periodo dell'audacia e dell'incoscienza. Marco Crosara, lo storico e fidato navigatore di Giannino Marzotto se n'è andato sei giorni dopo il compagno di tante sfide.

È morto all'ospedale di Valdagno quando aveva da poco compiuto ottantacinque anni.

Si erano conosciuti giovanissimi ed erano cresciuti insieme condividendo prima la passione per i giochi, poi l'amore per l'avventura. Amici d'infanzia, durante la guerra rubavano per gioco le pistole ai tedeschi. Entrambi si laurearono in giurisprudenza pur facendo, nella vita, gli imprenditori.

L'amicizia e la stima reciproca li portarono ad affrontare, con la sana pazzia dei vent'anni, le corse automobilistiche. Giannino al volante, Crosara al suo fianco. Insieme vinsero la Mille Miglia del 1950 e del 1953 con la Ferrari. Marzotto, in gara, parlava poco. Marco lo assecondava, tacendo. I tecnici della Ferrari, prima del via, gli affidavano un foglietto con le note del percorso. Crosara lo ripiegava in quattro e lo buttava via. Temeva che la lettura di quelle note potesse distrarre il suo pilota. L'unico servizio che Giannino chiedeva a Marco durante le gare era di accendergli una sigaretta in prossimità dei controlli. Marco provvedeva quando alle postazioni dei cronometristi mancavano poche centinaia di metri. Così Giannino poteva passare davanti al tavolo degli orologi con la sigaretta tra le labbra, mettendo in mostra una calma olimpica che spazzava chiunque si trovasse nei paraggi.

I due hanno continuato a frequentarsi anche dopo aver smesso di correre. Delle Mille Miglia e delle altre gare affrontate insieme non parlavano mai. «La sola cosa che desidera Marco - spiegò un giorno Giannino - è non rievocare il passato e parlare di corse. Non gliene importa nulla».



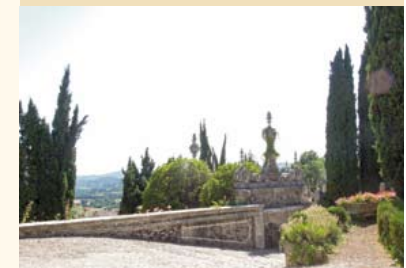
L'ingresso di Villa Marzotto a Trissino.



La facciata interna di Villa Marzotto.



Nei locali che ospitavano la Scuderia Marzotto si trova abbandonata una delle Iso Grifo di Giannino.



Il parco di Villa Marzotto.

Foto sotto: Villa Marzotto si trova alla sommità del paese Trissino.



CONTE GIANNINO MARZOTTO

DI VALDAGNO
E CASTELVECCHIO



DI FINE INTELLIGENZA E LUCIDO CORAGGIO: GIANNINO MARZOTTO È STATO PILOTA, IMPRENDITORE, MECENATE E, A MODO SUO, TRA AFORISMI E FRASI A EFFETTO, È STATO ANCHE FILOSOFO. UNA PRESENZA E UN PUNTO DI RIFERIMENTO PER L'IMPRENDITORIA ITALIANA, UN MODELLO PER I PILOTI VENUTI DOPO DI LUI E UN PUNTO FERMO PER IL CLUB MILLE MIGLIA, DI CUI ERA IL PRESIDENTE.

Una vita sempre di corsa, contro la noia e cercando di mettersi sempre con il vento in poppa verso nuove avventure. Un'idea di vita che lui spiegava dicendo che: «*Ai miei nipoti più grandi dico che la vita ha due confini: la fatica e la noia. Consiglio loro di buttarsi dalla parte della fatica, perché con un buon sonno si rimedia*». Per la cronaca, i nipoti sono figli di Margherita, Cristina e Maria Rosaria, le sue tre figlie. Giannino Marzotto nacque venerdì 13 aprile 1928, alle 17:00, a Valdagno: quartogenito del conte Gaetano, industriale tessile, era fratello di Vittorio, Domenico, Umberto, Paolo e Pietro e, come in tutte le dinastie, agonismo e antagonismo si imparano presto confrontandosi tra fratelli. Le gare iniziarono già nel garage dove c'erano due Aprilia e quattro fratelli. Furono gare vere. Ma il suo spirito vincente lo portò prima a confrontarsi con gli studi: dopo la maturità nel 1946 si iscrisse a Medicina che però mollò subito perché: «*Incompatibile con un mio personale rifiuto al sangue*». Nel 1950, si laureò a Roma in Giurisprudenza con 110, laurea che gli servì poi per prendere il comando della "Manifattura Lane G. Marzotto & F. Spa", dove era già entrato nel 1946. Divenne consigliere delegato nel '56 e due anni dopo era già vice presidente. Fu nel 1968, anni durissimi per gli imprenditori, che divenne presidente. Rassegnò le dimissioni nel



Mille Miglia 1951
Giannino Marzotto saluta
dalla sua Ferrari "Uovo".

A destra:
Giovanni
Canestrini,
Giovanni Lurani
e Giannino
Marzotto.

Sotto:
Clemente
Biondetti, Renzo
Castagneto
e Giannino
Marzotto.



1969 dopo 80 giorni di occupazione violenta delle fabbriche. Successivamente, contribuì a rilanciare la "Necchi S.p.A." di Pavia, di cui fu vicepresidente. Oltre al lavoro, la sua grande passione sin da giovane è stata quella per i motori, la velocità, l'aviazione, l'alpinismo, la pesca subacquea. Mecenate e uomo di grande fascino e cultura, per i 150 anni dell'Unità d'Italia istituì il Premio "Gaetano Marzotto" con 400 mila euro di montepremi per gli imprenditori del futuro. Giannino, che superstizioso non poteva certo essere, visto la kabala legata alla sua nascita, a ventidue anni, vinse la 17a edizione della Mille Miglia su una Ferrari con Marco Crosara. Sempre con Crosara, vinse anche l'edizione del '53. La sua passione per le auto era fortissima, tanto da aprire una lunga diatriba con Enzo Ferrari, riguardo l'efficienza delle sue vetture. Tutto ciò portò alla costruzione della Ferrari "Uovo", con la quale Marzotto prese parte alla Mille Miglia del 1951. Partecipò a sedici gare importanti e ne vinse cinque: in quegli anni era più famoso come pilota da corsa che come imprenditore. In coppia con il fratello Paolo, fu quinto assoluto alla "24

ore di Le Mans" del 1953, al volante di una Ferrari 340 MM berlinetta. Smise di correre poco dopo il secondo successo alla Mille Miglia: di tanto in tanto tornò al volante, amava le auto, e realizzò un 'monumento al culo' con i resti della Iso Rivolta con la quale, nel 1976, si schiantò contro un platano, uscendone vivo per miracolo. Celebri poi gli appuntamenti culturali e mondani ospitati dal Conte nella sua villa Trissino, sulle colline dell'omonimo centro vicentino. Negli ultimi decenni a villa Colombara di Trissino, ex sede del suo aeroporto privato, Giannino Marzotto aveva promosso le Feste dello sport dedicate ai campioni olimpici vicentini e veneti e a quanti avevano indossato la maglia azzurra sia alle olimpiadi che nei campionati mondiali di ogni disciplina. Negli ultimi anni il conte aveva ideato e organizzato, sempre alla Colombara, la Festa dell'accoglienza in onore degli immigrati e contribuito al rilancio del premio intitolato al padre e dedicato alle idee innovative e alla creatività.

L'ultima emozione più grande? Probabilmente nella primavera del 2009 quando il collezionista americano proprietario della Ferrari con cui vinse la Mille Miglia del 1950 gliela fece guidare nuovamente nel suo cortile di Trissino: «*Non dormii per due notti all'idea*». Come non capirlo. **II**

A destra: Due amici che ci saranno sempre nel cuore, Giannino Marzotto e Andrea Curami.



Gigi Villoresi, Massimo Natili, Giannino Marzotto e Toulou de Graffenried.

MILLE MIGLIA 1950

di Daniele Bonetti

VESTITO PER LA VITTORIA: IL PIÙ GIOVANE VINCE IN DOPPIO PETTO

È NOTA COME LA MILLE MIGLIA VINTA "IN DOPPIO PETTO". EFFETTIVAMENTE, DELLA CORSA DEL 1950, PIÙ CHE LE AUTO, PIÙ CHE LE CLASSIFICHE, NELL'IMMAGINARIO COLLETTIVO È STAMPATA NELLA MEMORIA L'IMMAGINE DI GIANNINO MARZOTTO APPENA SCESO DALLA SUA FERRARI 195S DOPO L'ARRIVO IN VIALE VENEZIA.

Non un capello fuori posto, non una mano sporca d'olio, nemmeno un segno di fatica sul volto: semmai, quella, era nella testa, rimasta concentrata su curve, accelerazioni, svolte e frenate lungo i 1600 chilometri della corsa bresciana. Ma, più di tutto questo, più della freschezza dipinta sul volto giovane di un 22enne di belle speranze per il motorismo dell'epoca, colpì il suo abbigliamento. Un impeccabile doppio petto con un altrettanto impeccabile cravatta. Marzotto entrò così, vestito di tutto punto, nella leggenda dell'automobilismo: lui, uno dei quattro "Conti correnti" (conti che correvano, lui con i fratelli Paolo, Umberto e Vittorio), l'unico ad aver avuto il piacere di vincere la Mille Miglia anche perché probabilmente dotato di un talento che agli altri difettava.

Con il ritorno di vetture e piloti stranieri la Mille Miglia 1950 tornò ad essere internazionale. La lotta tra le case era allo spasimo, ma la corsa riservò delle sorprese. Di fronte all'impressionante sfoggio di potenza delle squadre ufficiali, quali Ferrari (con piloti dei calibro di Ascari e Villoresi), Alfa Romeo (con Fangio, Bonetto e Rol), Jaguar (con Biondetti) e Frazer Nash (con Healey), non sembra esserci spazio per gli ormai molti piloti non professionisti. Il giovane Giannino Marzotto, con la sua Ferrari privata di soli 155 cv, raccolse molti sfottò per l'essersi presentato alla partenza indossando un abito doppiopetto; tutti i campioni presenti, da professionisti quali sono, indossano una tuta regolamentare. Lo stesso abito – il dilettante – lo indosserà ancora tredici

ore dopo, quando sarà accolto come inaspettato, ma impeccabile ed acclamato, vincitore. La cravatta azzurra è in tinta con la carrozzeria Touring della sua 195S. Quella vittoria Marzotto la costruì già nel primo tratto di gara: tra Brescia e Verona sfruttò la pioggia che sembrava adattarsi perfettamente alla sua Ferrari azzurra "carta da zucchero": a Vicenza, patria della famiglia Marzotto, Giannino era ancora al comando e lo stesso dicasi per il traguardo intermedio di Ravenna. La media? Sconvolgente, 142,9 chilometri orari. Con il cessare della pioggia e con i lunghi rettilinei adriatici l'abilità di guida di Marzotto dovette fare i conti con il ritorno di Gigi Villoresi al volante di una Ferrari 275 S: il motivo? Probabilmente racchiuso nei 59 cavalli di differenza che Villoresi aveva a disposizione e che nei lunghi rettilinei fino a Pescara avevano cambiato non poco le carte in tavola. Resa? Nemmeno per sogno, Villoresi ebbe un guasto alla trasmissione qualche decina di chilometri prima di Roma, Marzotto riprese il comando e arrivò in testa nella capitale, dietro

di lui Dorino Serafini con una Ferrari 195 S scoperta e Juan Manuel Fangio, l'asso argentino che stava facendo miracoli con un'Alfa Romeo 6C 2500cc meno potente dei bolidi di Maranello. Il ritorno verso Brescia si trasformò in una sapiente gestione di gomme e mezzo meccanico che consentì a Marzotto di tenere sempre a debita distanza Serafini: impietoso il distacco a Brescia, 7 minuti e 33 secondi. Sul terzo gradino del podio chiuse Fangio, lontano quasi 23 minuti. Un abisso, scavato curva dopo curva, sfruttando tutti i cavalli e tutto il coraggio possibile, da un ragazzo di 22 anni. Che aveva battuto colui che era considerato il numero 1 al mondo. Un'impresa che, ancora non poteva saperlo, avrebbe ripetuto qualche anno dopo. ||

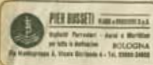


Dopo l'arrivo, Giannino Marzotto controlla sul cronometro il distacco su Serafini, non ancora giunto in Viale Venezia, per sapere se ha vinto.

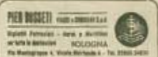
In queste due pagine:
Renzo Castagneto saluta il vittorioso arrivo della Ferrari 195 S di Giannino Marzotto e Marco Crosara.



NUMERO A OTTO PAGINE - LIRE VENTI



STADIO



QUOTIDIANO SPORTIVO

Lunedì 24 aprile 1950 - Anno VI - N. 87 - L. 20

CLAMOROSA RIVINCITA DELLA FERRARI NELLA CORSA PIU' IMPORTANTE DELL'ANNATA

Balza il giovane nome di Giannino Marzotto dalle grandi piogge della Mille Miglia 1950

Un trionfo "in doppio petto"

DA UN MOSTRO INVIATO

Il giovane pilota ha vinto la Ferrari alla media record di Km. 142,347. Anche Fangio (Alfa) e Bonetto (Lancia) hanno battuto il primato di Biondetti - Affermazione dei bresciani



Calcio - Serie A DA MARASSI "VIA LIBERA, ALLA JUVENTUS NELLA XIV GIORNATA DI RITORNO

Con un secco colpo di forbice il GENOA taglia alla radice le residue speranze del MILAN

BARI, NOVARA e PRO PATRIA esultano per la nuova sciagura della ROMA - Tiro al bersaglio dell'INTERNAZIONALE contro la LUCCHESI, colpo a salve della LAZIO a Bergamo

Con tattica accorta il Genoa disorganizza e batte il Milan: 1-0

BELLONI e FOGUAT, tallone d'Achille del rosso-neri

LA CLASSIFICA		I risultati di ieri	
POSIZIONE	PUNTI	POSIZIONE	PUNTI
1. Juventus	30	1. Juventus	30
2. Fiorentina	28	2. Fiorentina	28
3. Lazio	26	3. Lazio	26
4. Roma	24	4. Roma	24
5. Inter	22	5. Inter	22
6. Bologna	20	6. Bologna	20
7. Napoli	18	7. Napoli	18
8. Milan	16	8. Milan	16
9. Padova	14	9. Padova	14
10. Venezia	12	10. Venezia	12
11. Livorno	10	11. Livorno	10
12. Bari	8	12. Bari	8
13. Pro Patria	6	13. Pro Patria	6
14. Novara	4	14. Novara	4
15. Pro Pavia	2	15. Pro Pavia	2
16. Lucchese	0	16. Lucchese	0

La ROMA affacca senza ordine il COMO vibra la sboccata fatale: 1-0

Al 90° un rigore del giallo-rossi contro il pulo!

Nel primo tempo il NOVARA mette in ginocchio la FIORENTINA: 3-0

Il campionato avvilisce

RABBARO ZUCCA



GIORNALE DI BRESCIA



ASSO VI - N. 16 - Una copia L. 25

Giannino Marzotto conquista la Mille Miglia della velocità

Il giovane pilota ha vinto la Ferrari alla media record di Km. 142,347. Anche Fangio (Alfa) e Bonetto (Lancia) hanno battuto il primato di Biondetti - Affermazione dei bresciani



De Gasperi illustra le realizzazioni di cinque anni di governo democratico

La lotta per la libertà - Polemica con le estreme - Il problema di Trieste

Il giovane pilota ha vinto la Ferrari alla media record di Km. 142,347. Anche Fangio (Alfa) e Bonetto (Lancia) hanno battuto il primato di Biondetti - Affermazione dei bresciani

Riprese a Pan Mun Jom le trattative di armistizio

Riserve alleate sulle proposte nordiste per il rimpatrio dei prigionieri

Il giovane pilota ha vinto la Ferrari alla media record di Km. 142,347. Anche Fangio (Alfa) e Bonetto (Lancia) hanno battuto il primato di Biondetti - Affermazione dei bresciani

Gravissima sciagura in una miniera messicana

33 i cadaveri sinora recuperati

Il giovane pilota ha vinto la Ferrari alla media record di Km. 142,347. Anche Fangio (Alfa) e Bonetto (Lancia) hanno battuto il primato di Biondetti - Affermazione dei bresciani

LA CLASSIFICA GENERALE	
1. MARZOTTO G. - Grosiro	(Ferrari 4100) media km. 152,379
2. FANGIO S. - Selo	(Alfa Romeo 3000) media km. 152,379
3. BONETTO Felice - Toros	(Lancia 2500) media km. 152,379
4. Tani Carlo - Vandelli	(Ferrari 3000) media km. 152,379
5. Farnet - Klimantowski	(Maserati 1.6, 2000 sport) media km. 152,379
6. Giletti - Bertocci	(Lancia 2500) media km. 152,379
7. Anselmi - Maggi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
8. Biondetti - Barozzi	(Maserati 2000) media km. 152,379
9. Caberetto G. - Sogli	(Lancia) media km. 152,379
10. Mantovani - Palazzi	(Lancia) media km. 152,379
11. Anselmi - Fodi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
12. Vancioni - Allevi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
13. Cavella - Pucelli	(Ferrari 3000) media km. 152,379
14. Corvini - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
15. Sassi - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
16. Corvini - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
17. Sassi - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
18. Corvini - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
19. Sassi - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
20. Corvini - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
21. Sassi - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
22. Corvini - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
23. Sassi - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
24. Corvini - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379
25. Sassi - Rendi	(Ferrari 3000) media km. 152,379

di Daniele Bonetti

MILLE MIGLIA 1953 IN MAGLIONCINO E CRAVATTA IL CONTE CORRENTE STUPISCE DI NUOVO



SE VINCERE È POSSIBILE, RIPETERSI SPESSO È LA COSA PIÙ DIFFICILE. GIANNINO MARZOTTO RIUSCÌ NELL'IMPRESA, E QUESTO POTREBBE GIÀ BASTARE PER SCOLPIRE IL SUO NOME NELL'ALBO DEI GRANDISSIMI MA, COSA CHE NON PUÒ LASCIARE INDIFFERENTI GLI AMANTI DI NOMI, STATISTICHE E NUMERI, LO FECE IN QUELLA CHE A RAGIONE PUÒ ESSERE CONSIDERATA LA MILLE MIGLIA PIÙ COMPETITIVA DELLA STORIA.

Nel 1953 fu istituito il "Campionato del Mondo Vetture Sport"; le gare valide erano: *Carrera Panamericana*, *24 Ore di Le Mans*, *24 Ore di Spa*, *Tourist Trophy*, *1000 Km del Nürburgring* e, ovviamente, la *Mille Miglia Coppa Franco Mazzotti*. I migliori piloti e le migliori vetture del mondo confluirono a Brescia. La concorrenza era spietata: la Ferrari schierava piloti del calibro di Bracco, Villorresi, Hawthorn e Castellotti; la Lancia si presentava con una vettura competitiva, la D23, condotta da Biondetti, Bonetto e Maglioli. Massiccia la partecipazione britannica: la Aston Martin schierava Collins ed Abecassis, la Jaguar aveva Moss, Johnson e Rolt. L'Alfa Romeo, decisa a tornare alla vittoria, aveva ingaggiato addirittura Kling e Fangio, oltre al pilota di casa, il bravo Consalvo Sanesi.

Al via di quell'edizione, la prima dove le televisioni facevano a gara per riprendere le auto e dove attorno alla corsa c'era un vero e proprio clamore mediatico, c'erano quattro campioni del mondo di Formula 1. Tre avevano già vinto il titolo (Juan Manuel Fangio, Nino Farina e Alberto Ascari) e un altro lo avrebbe vinto dopo poco tempo (Mike Hawthorn): oltre a loro, su Viale Venezia si presentò il campione in carica Giovanni Bracco insieme a tutti i piloti citati. Insieme a loro, c'erano anche i fratelli Giannino e Paolo Marzotto:

tutti piloti, sulla carta, in grado di vincere. Un "caso sportivo" senza precedenti. Quella che doveva essere una sfida sul filo dell'incredibile si rivelò invece un'autentica corsa ad eliminazione: Marzotto non partì con la stessa brillantezza di tre anni prima e la sua Ferrari 340 MM Vignale faticava a tenere il passo dei migliori. Appena lasciata la pianura Padana, Gigi Villorresi ruppe un freno e fu costretto al ritiro. Al comando si ritrovò Sanesi, su un'Alfa Romeo 3000 CIM, che precedeva di un soffio Farina, al volante di una 340 MM identica a quella di Villorresi. Il sogno di Sanesi (e dell'Alfa Romeo) durò pochi chilometri, giusto il tempo di un guasto meccanico che ne pregiudicò la prosecuzione della gara. Farina, si issò in testa alla classifica, davanti ad Hawthorn, Fangio e Marzotto. A L'Aquila probabilmente si decise la gara: in una delle curve considerate più impegnative (e, forse, peggio segnalate) della gara, Farina uscì di strada e per poco non fu imitato da Marzotto. Lo scampato pericolo, insieme al ritiro di Hawthorn per guasto meccanico, mise le ali al pilota vicentino. Marzotto si mise all'inseguimento dell'Alfa Romeo di Fangio: a Roma era lontano qualche minuto, a Radicofani lo aveva quasi raggiunto e il sorpasso vero e proprio avvenne a Firenze prima che il pilota della Ferrari spiccasse il volo su Futa e Raticosa prima della lunga cavalcata in pianura, ideale per scatenare i cavalli della sua Ferrari. A Brescia Marzotto arrivò con 12 minuti di vantaggio su Fangio, che lamentava problemi al cambio, che precedette il sorprendente Felice Bonetto sulla Lancia "tre litri" che, con Taruffi, aveva iniziato alla grande la Mille Miglia restando vicinissima all'Alfa di Sanesi nei primi 80 chilometri di gara. Per Marzotto si trattò del secondo successo: fu l'ultimo, di quella corsa che lo consegnò alla leggenda. Una parentesi leggendaria in una vita sempre in movimento. Lui, il più veloce dei "Conti correnti" capace per due volte di battere i migliori del mondo. Con coraggio e intelligenza. ■



Nelle foto in alto: Marzotto e Crosara alla partenza della Mille Miglia 1953

su Ferrari 340MM.

Sopra: Giannino Marzotto, alle premiazioni, tra il sindaco Bruno Boni e Renzo Castagneto.



CARO GIANNINO TI RICORDO COSÌ

Un grandissimo campione che non si è mai dato arie per quello che ha fatto. Penso sia stato quello che ha dato più lustro di tutti al Club. Sarà impossibile per chiunque essere alla sua altezza.

Mario Omati

Ho avuto la fortuna e il privilegio di conoscerlo: persona di grande cultura, in molte occasioni ci ha dato degli insegnamenti di vita molto importanti. Ricordo Gianni come un uomo illuminato e di autentico carisma.

Alfredo Coppellotti

Giannino era una persona di straordinaria intelligenza e di enorme cultura. Per me è un onore essere stato considerato suo amico, il mio rammarico è quello di averlo conosciuto troppo tardi.

Silvestro Specchia

Ci lascia per sempre un gentiluomo di classe eccelsa, un concittadino di antico sentire e di modernissimo percepire, uno sportivo di grande valore per tecnica automobilistica, amore della disciplina dei motori e senso della competizione nelle sue forme più nobili.

Antonino Provenzano



Mi unisco al dolore per la scomparsa di un grande che ha saputo insegnare a noi tutti la vera essenza dell'automobilismo sportivo.

Leo Pittori

NON TI DIMENTICHEREMO

Tra le tante persone che hanno espresso il loro cordoglio al Club Mille Miglia per ricordare Gianni Marzotto, abbiamo scelto alcuni messaggi firmati da persone che hanno condiviso la sua passione o hanno collaborato con lui. Purtroppo, per motivi di spazio, non tutti possono essere pubblicati.

Eravamo nel consiglio dell'Asi, dormivamo al Jolly di Torino che era suo. Lui preferiva dormire in camper, era una persona di grande estro e di finissima intelligenza.

Un grande appassionato della Mille Miglia.

Costantino Franchi

Il cordoglio è grande, abbiamo perso un grande Pilota ma soprattutto un grande Uomo e un vero amico, colonna del nostro sodalizio. Resteranno nella memoria le Sue imprese epiche, ma anche i momenti culturali e conviviali che ha saputo e voluto condividere con noi.

Nicola Fabiano

Mio zio Gianni aveva capito quanto fosse importante tramandare la storia dei piloti della Mille Miglia. Per questo motivo aveva a cuore il Club, una realtà che affonda le sue radici nel passato ma che guarda con consapevolezza al futuro.

Matteo Marzotto



Il nostro presidente era uomo di grande spessore sotto ogni profilo. Cerchiamo di coltivare quello che ci ha lasciato e, come Lui scrisse, di divulgare le idee e farle crescere.

Raffaella de Alessandrini



GIANNINO MARZOTTO CORAGGIO INTELLIGENTE INTELLIGENZA CORAGGIOSA

«**G**li uomini finiscono, le idee possono continuare. Dobbiamo fare il possibile per divulgarle e sostenerle». Sono le parole finali di una lettera d'intenti che il Presidente Giannino Marzotto consegnò al Segretario Generale Raoul Patrizi a fine settembre del 2005. Questa lettera sosteneva l'esigenza di dotare il Club di solide basi anche finanziarie, in grado di sostenere adeguatamente e nel lungo periodo le attività in essere e quelle future.

A tal fine, il Presidente Marzotto formulò la proposta di creare una Fondazione a nome del Club. Senza por tempo in mezzo, com'è da sempre d'abitudine nelle decisioni importanti, fu fissato un appuntamento presso un notaio per dar vita alla Fondazione. Agli inizi del 2006 la Fondazione Club Mille Miglia "Franco Mazzotti" era ufficialmente costituita.

La Fondazione ha tra i suoi scopi quello di invitare coloro che a vario titolo si occupano di cultura, scienza e sport, riconoscendone gli alti valori etici, a: «Diffondere la lealtà ed esaltare l'importanza della ricerca in ogni occasione dove esista il connubio tra l'ingegnoso acume deduttivo e la determinata volontà di superare ostacoli anche insormontabili».

Grazie a generose donazioni di Giannino, la



Sotto: Giannino e Raoul Patrizi, due icone del Club Mille Miglia.

Sopra: Giannino con l'amico Gino Munaron.



Giannino Marzotto, con la sua Iso Grifo, alla Coppa Mazzotti del 2009.



Fondazione ha ogni anno assegnato un premio che: «*Gratifichi il talento, l'inventiva e la lungimiranza di quanti hanno saputo e sanno distinguersi nell'ambito culturale, scientifico e sportivo*».

Il premio traeva spunto da una convinzione del Conte Marzotto: «Non c'è progresso dove non c'è rischio. E ogni rischio deve sempre essere accompagnato dall'intelligenza. Le persone dotate di coraggio intelligente, sono quelle che non permettono mai alla propria audacia di trasformarsi in temerarietà».

Ispirandosi a questo concetto, la prima edizione premiò due astronauti, l'americano Neil Armstrong e il russo Jurij Gagarin che: «*Grazie all'intelligenza coraggiosa dei progettisti capaci di inoltrarsi in nuove sfide e, conoscendo i propri mezzi e i propri limiti, hanno saputo, con coraggio intelligente, interpretare al meglio la strada verso l'obiettivo*». La cerimonia di consegna, per i primi anni, si è tenuta nella sontuosa cornice di Villa Marzotto di Trissino, la dimora dei conti di Valdarno nei pressi di Vicenza. Tra i premiati - qualcuno per l'attività, qualcuno agli eredi, alla memoria - ricordiamo i campioni Giacomo Agostini e Piero Taruffi, Filippo Preziosi, direttore generale della Ducati Corse e ingegnere progettista della Moto GP Campione del Mondo, Steve Wozniak, pioniere dell'informatica e progettista di Apple I, il primo personal computer di grande diffusione e Andreas Gruentzig, che sul tavolo della sua cucina costruì il primo catetere a palloncino che rivoluzionò la tecnica dell'angioplastica coronarica.

Tra gli altri, citazione d'obbligo per il premio ai fratelli Wilbur e Orville Wright, pionieri dell'aeronautica, consegnato alla pronipote Amanda Lane Wright e quello al pioniere dell'aviazione italiana, Italo Balbo, autore dell'ardimentoso volo con dodici idrovolanti da Orbetello a Rio de Janeiro, nel 1930, e della celeberrima trasvolata atlantica con venticinque idrovolanti, fino a Chicago, con una rotta che toccò l'Islanda e il Canada, nel 1933. Suo figlio Paolo ricordò l'amicizia tra suo padre e l'ideatore della Mille Miglia, Franco Mazzotti, compartecipe della spedizione americana e dallo stesso Balbo salvato dopo essere precipitato con il suo aereo nel Sahara, nel 1938.

«Giannino Marzotto era un uomo vocato al futuro, senza dimenticare l'insegnamento del passato ed il contributo che questo ha dato nell'evoluzione del percorso del genere umano» ci dice Silvestro Specchia, Tesoriere della Fondazione. Tra le sue altre iniziative, c'è pure la 'Associazione Progetto Marzotto', fortemente voluta, ideata e condotta fino alla sua dipartita dal nostro compianto Presidente.

Giannino volle che a presiedere l'Associazione Progetto Marzotto fosse suo nipote Matteo, individuando in lui, unitamente al genero Ferdinando Businaro, chiamato alla funzione di Amministratore Delegato, il soggetto che avrebbe potuto dare corso alla sua lungimirante volontà di cercare ed individuare i

'costruttori di futuro' ossia gli imprenditori di domani, in grado di far convivere impresa, società e cultura per nuove imprese che possano generare occupazione e benessere sociale.

In ogni caso, ricorda Specchia: «*La Mille Miglia, così come il progresso a cui essa contribuì, fu una passione, un impegno, una dedizione a cui Giannino mai abdicò*».

Al termine di una premiazione, tenuta a Roma, al Senato, Giannino, con la consueta verve innesco un'ironica polemica: «*La nostra Mille Miglia rappresentò la sfida contro l'arretratezza, le distanze insuperabili, l'eternità dei viaggi. Oggi, auspico che il premio diventi il riconoscimento al connubio fra l'ingegno e la volontà, all'etica, al talento e all'inventiva di coloro che hanno saputo distinguersi nell'ambito culturale, scientifico e sportivo, tenuto conto che gli eroi moderni sono i ronald, ronaldigni e ronaldetti vari*».

Da sinistra: David Bustamante (Console degli Stati Uniti a Milano per la Cultura, Giannino Marzotto, Tamara Filatova (nipote di Jurij Gagarin e direttrice del Museo Gagarin di Smolensk), Cristiana Marzotto (figlia del Conte), Giacomo Agostini (alle sue spalle Rori e Margherita Marzotto, le altre due figlie di Giannino) e il Senatore Sandro Mazzatorta, Sindaco di Chiari.



Una premiazione nella sala degli arazzi a Trissino: da sinistra, Filippo Preziosi, direttore generale della Ducati Corse, Paolo Balbo, figlio di Italo, Raoul Patrizi e le tre figlie di Giannino Marzotto.



MARIO OMATI NUOVO PRESIDENTE VITA DI CLUB

IL 2012 DEL NOSTRO CLUB SARÀ RICORDATO PRINCIPALMENTE PER LA SCOMPARS DEL PRESIDENTE GIANNINO MARZOTTO, AL QUALE ABBIAMO DEDICATO LE PAGINE PRECEDENTI. A RICOPRIRE LA CARICA DI PRESIDENTE DEL CLUB È STATO DESIGNATO MARIO OMATI, PIACENTINO CLASSE 1927.

Mario Omati pone il distintivo all'occhiello di Roberto Martintoni.



Il 2012 del nostro Club sarà ricordato principalmente per la scomparsa del Presidente Giannino Marzotto, al quale abbiamo dedicato le pagine precedenti. A ricoprire la carica di Presidente del Club è stato designato Mario Omati, piacentino classe 1927. Insieme all'inseparabile Giovanni Corazza, nel 1955, Mario ha vinto la Classe 750 della Categoria Turismo di Serie Speciale, a bordo di una Fiat 500 C, la popolare Topolino. Oltre all'organizzazione della Coppa Franco Mazzotti, tra le varie iniziative del 2012 devono essere ricordate due visite: la prima, a inizio anno, è stata effettuata al Museo dell'Automobile di Torino; la seconda, della quale vi daremo conto sul prossimo numero, al Museo Casa Ferrari e alla Collezione Stanguellini, a Modena. In più, il Club ha collaborato all'organizzazione del Rally 1000 Miglia Storico 2012.

Guido Fenaroli e il vicepresidente Alfredo Coppellotti.



I nostri soci Aldo Malchiodi, Gianpiero Belussi, Valerio Prignachi e Alfredo Coppellotti presentano il Rally 1000 Miglia Storico 2012

Mario Omati, neo presidente del Club, e l'amico Giovanni Corazza posano con una Topolino simile a quella con la quale furono vincitori di Classe alla Mille Miglia 1955.



Come sempre, le assemblee dei soci sono state due: la prima il 14 aprile e la seconda il 1 dicembre. In entrambe le occasioni, sono stati presentati i nuovi soci del Club. In aprile, sono stati ammessi al Club: Bruno Barone, Giuliano Bensi, Luciano Caporali, Guido Fenaroli, Roberto Martintoni, Fabrizio Rossi ed Ezio Salviato, tutti Soci Ordinari. Nella riunione del Consiglio Direttivo del 6 ottobre, quando Mario Omati è stato nominato Presidente, i nuovi soci ammessi, con investitura il primo dicembre all'Hotel Vittoria, sono i seguenti: il Socio Fondatore Franco Biagetti e i Soci Ordinari Arturo Cavalli, Luigi Cocca, Giovanna Crivellari, Alessandro Girardi, Pierangelo Masselli, Antonella Rebuffoni, Enzo Rosoli e Albert Wetz. Il Consiglio ha pure deliberato la »

Dopo l'Assemblea del 14 Aprile, i soci hanno reso un tributo ai fondatori della Mille Miglia



L'assemblea del 14 aprile 2012.

nomina di tre Soci Onorari: Franco Polotti, Presidente di Banco di Brescia, Eleonora Vairano direttrice di ACI Brescia, e Stefano Sacco, Amministratore Delegato di 1000 Miglia Srl. Quest'ultimo, a dimostrazione che la società che gestirà la Mille Miglia è in buone mani (il Presidente Gaburri e il Vice Marinelli sono nostri soci), ha preferito diventare socio ordinario, pagando entrata e quota sociale. Infine, tre tristi notizie: nel 2012, ci hanno lasciato tre soci fondatori, Vincenzo De Milano, Ernesto Fusetti e Cornelio Maffiodo. **II**



Ezio Bricarello e Silvano Gerani.



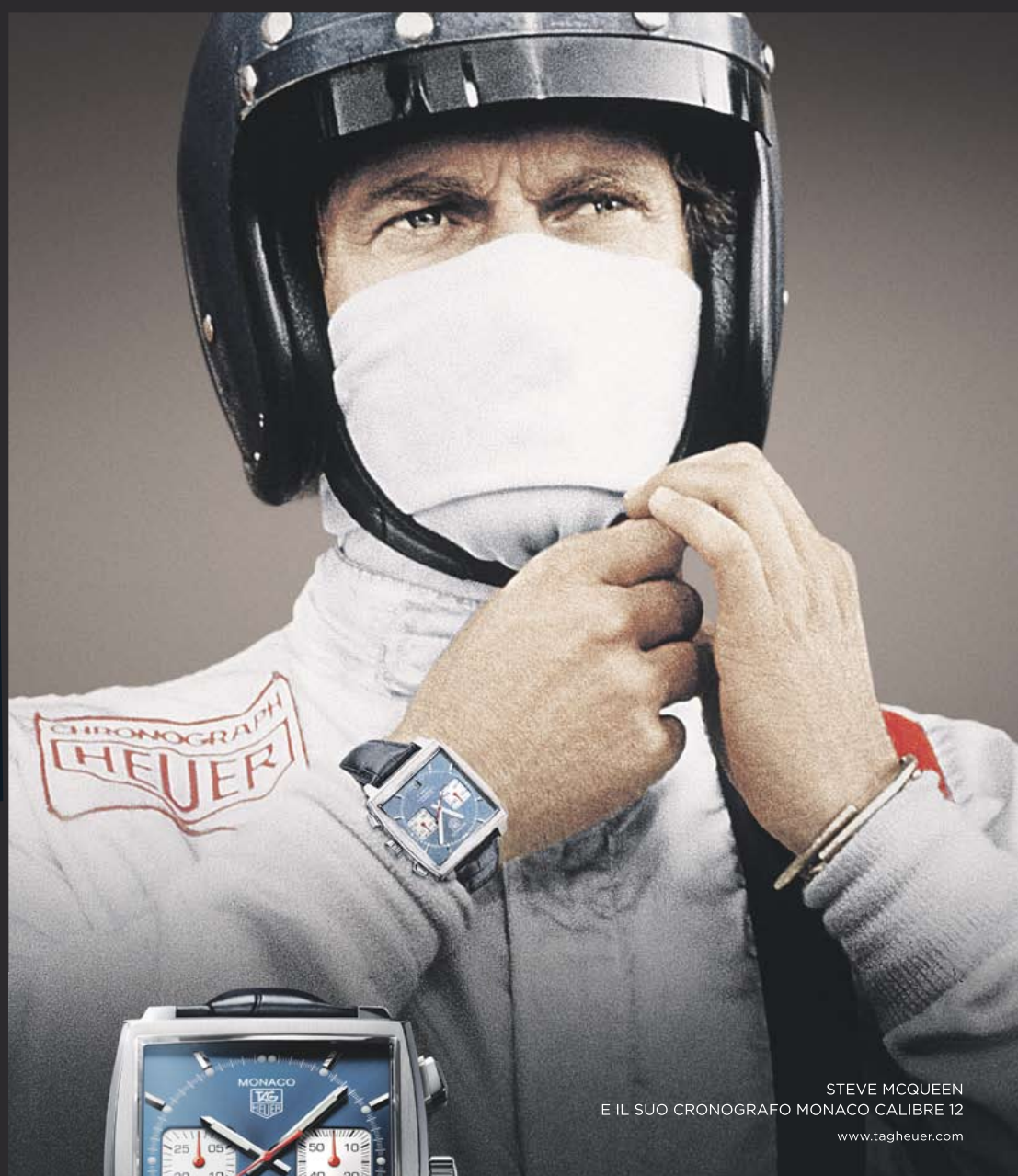
Dominique Cruyt prepara la sua Enciclopedia dell'Automobile



Il nuovo socio Ezio Salvato, ottimo regolarista.



Il neo socio Fabrizio Rossi, appassionato di OM, ha al suo attivo diverse pubblicazioni a tema automobilistico.



STEVE MCQUEEN
E IL SUO CRONOGRAFO MONACO CALIBRE 12
www.tagheuer.com



TAGHeuer
SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860

BAROZZI
OROLOGI

Via Gramsci, 16/B - 25122 Brescia - Tel. 030 3752710



IL CLUB MM IN PIAZZA LOGGIA

UNO STAND DA LECCARSI I BAFFI

Un punto di riferimento forte di storia e tradizione: anche quest'anno lo stand del Club Mille Miglia è stato il più visitato di Piazza Loggia; non solo perché i Soci Fondatori sono lo scrigno dove vengono custoditi i ricordi più belli della Mille Miglia di velocità, ma anche perché, dentro la struttura montata solo poche ore prima della punzonatura, pane, mortadella e grana rappresentavano una tentazione troppo forte per tutti coloro che si trovavano in piazza.

Un connubio, storia motoristica e prodotti enogastronomici, reso possibile dai nostri soci Giovanni Palmieri (indimenticabile la sua mortadella) e Giovanni Corazza (che tentazione il suo grana) che con Valerio Marinelli ed Enzo Cibaldi (come si fa a non gradire un bicchiere di Franciacorta insieme a formaggio e salumi?) hanno offerto i loro prodotti a tutti gli appassionati della corsa più bella del mondo.



Il Presidente Mario Omati, allora vicepresidente, legge la Freccia Rossa, distribuita in oltre mille copie nella piazza.



Il Vicepresidente Alfredo Coppellotti con la sua "presidentessa".



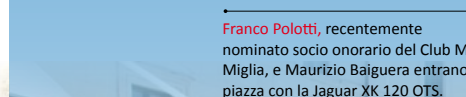
Roberto Gaburri parcheggia la sua OM 665 Superba del 1928 davanti allo stand del Club.



Enzo Baldi, unico Socio Fondatore del Club in gara, ringrazia Roberto Gaburri per il decisivo intervento dell'ACI Brescia, che gli ha consentito di partecipare.



Raffaella de Alessandrini e Mariella Cerofolini davanti allo stand con la loro Austin Healey 100.



Franco Polotti, recentemente nominato socio onorario del Club Mille Miglia, e Maurizio Baiguera entrano in piazza con la Jaguar XK 120 OTS.



Sulla Bugatti di Michele Cibaldi e Andrea Costa, in prima fila, da sinistra: Enzo Cibaldi, Felloni, Palazzani, Corazza e Mazzetti.

Impossibile contare tutti coloro che hanno visitato lo stand: sicuramente ha fatto molto piacere la fugace apparizione di Stirling Moss, mito dell'automobilismo e leggenda della Mille Miglia. Di certo, grazie alla collaborazione di Anna Vitale e di Pasquale Zaccone (tra una foto e l'altra), sono state rifocillate più di mille persone. Come ogni anno, per la regia dello stand, deve essere rivolto un ringraziamento a Valerio Prignachi.

Oltre ai soci del Club iscritti alla gara, non sono mancati nemmeno i piloti di oggi, esperti di pressostati e cronometri: da Giuliano Canè a Giovanni Mocerri senza dimenticare Bruno Ferrari e Fabio Salvinelli. Chi per un saluto, chi per tappare un buco nello stomaco, non sono voluti mancare. Per loro, e per tutti, l'appuntamento è per il prossimo 16 maggio 2013. ■





IL CLUB MM IN PIAZZA LOGGIA



Come in Confindustria: Ugo Gussalli Beretta, Alberto Bombassei di Brembo e Aldo Bonomi.



Quattro belle signore ammirano la MG A che partecipò alla Mille Miglia negli anni '50 con il pilota inglese Peter Scott Russel.



Elisabetta Salvi, per anni colonna della segreteria dell'ACB, e la Direttrice dell'Automobile Club di Brescia, la dottoressa Eleonora Vairano.



L'incorruttibile Giovanni Corazza sorveglia lo stand del Club.



Da sinistra: Ugo Gussalli Beretta, Aldo Bonomi, Enzo Cibaldi, Donato Benetti e Paolo Mazzetti.



UNO STILE INCONFONDIBILE

FASHION
DISTRICT

www.fashiondistrict.it

di Daniele Bonetti

TRIPUDIO ARGENTINO

MILLE MIGLIA 2012

È stata, con ogni probabilità, la Mille Miglia più combattuta di sempre. Quella che ha maggiormente esasperato i toni agonistici, che ha portato al via tutti i migliori regolaristi del momento e tutti - particolare non di poco conto - al volante di auto piuttosto competitive. La Mille Miglia 2012 ha mandato in scena uno spettacolo agonistico entusiasmante: ha premiato gli argentini Claudio Scalise e Daniel Claramunt con la loro Alfa Romeo 1500 GS, assistita dal nostro socio Maurizio Colpani. I sudamericani, dopo una partenza non perfetta, si sono ritrovati secondi a Ferrara (dopo 15 prove) dietro al bolognese Giuliano Canè (Bmw 328 Roadster del 1939) ma davanti al connazionale Juan Tonconogy su Bugatti T35A. Fuori dal podio provvisorio il bresciano Fabio Salvinelli, pilota ufficiale Alfa Romeo e il siciliano Giovanni Mocerì, al volante di un'Aston Martin Le Mans del 1933, navigato dal bresciano Tiberio Cavalleri. Che la prima tappa non sia mai troppo significativa lo si è capito dal secondo giorno di

gara: a San Marino, ma anche in Umbria, è stata selezione vera con qualche ribaltone in classifica. A Roma, dove la corsa vive il suo giro di boa, Scalise si è presentato in testa con una manciata di punti di vantaggio su Canè e Mocerì. Più staccati gli altri, con Mozzi davanti a Tonconogy e Vesco, sesto dopo due giorni di gara. La grande battaglia tra i primi tre si è quindi consumata sabato tra Roma e Brescia: dopo Vallerlunga e Radicofani, Mocerì non riusciva a tenere il passo dei primi e il duello finale tra Scalise e Canè ha premiato l'argentino proprio all'ultima prova, quella di Fiorano. Un pressostato sbagliato nettamente da entrambi ma che ha consentito a Scalise di vincere la Mille Miglia 2012. Per chi ama la statistica un dato tecnico: il calcolo delle penalità, sulle 54 prove complessive, ha visto primeggiare Mocerì, terzo alla fine nonostante una media di 3,2 centesimi di errore per prova. Tra gli equipaggi che il Club Mille Miglia seguiva con maggiore attenzione bisogna registrare »

Bruno Ferrari e Carlo Ferrari su Bugatti Type 37 del 1927

In basso a sinistra: Enzo Baldi e Stefano Casadei su Gilco FIAT 1100 Sport del 1950.

Sotto: Massimo Bettinsoli e Emanuele Peli, su FIAT 508 S del 1934, salutati da Valerio Marinelli.



Il nostro socio lussemburghese Albert Wetz e Alberto Rosso su OM 665 Superba del 1927.

A destra: Massimo Amenduni Gresele e Fabrizio Vicari su Alfa Romeo 6C 1500 MMS del 1928.



Gli argentini Claudio Scalise e Daniel Claramunt, vincitori della Mille Miglia 2012 su Alfa Romeo 6C 1500 GS del 1933



1. Roberto Gaburri e
Luigia Tonolini su OM
665 Superba del 1928.

2. Giulio Felloni e
Riccardo Felloni su
Bugatti Type 35 A del
1925.

3. Corrado Minussi e
Giuseppe Rizzo su FIAT
Zanussi Fontebasso MM
del 1948.

4. Giuseppe Ambrosi e
Luca Ambrogio Cantoni
su Alfa Romeo 6C 1750
GS del 1931.

5. Macko Laqueur
e Paulus Zwaans su
Lagonda M 45 Rapide
del 1934.

6. Fabrizio Rossi e Fabio
Teti su Cisitalia 202 SC
del 1948.

7. Enzo Baldi e Stefano
Casadei su Gilco FIAT
1100 Sport del 1950.

8. Francesco Masetti
Zannini e Luigi
Cherubini su Aston
Martin DB2 del 1951.

9. Maria Vittoria Pasotti
e Donatella Bresciani su
Triumph TR2 del 1955.

10. Giuliano Bensi e
Enzo Forzieri su FIAT 8V
del 1954.

11. Aldo Bonomi e
Tarcisio Bonomi su
Lancia Aurelia B 24 S
del 1955.

12. Raffaella de
Alessandrini e Mariella
Cerofolini su Austin
Healey 100 BN1 del
1955.

13. Franco Polotti e
Maurizio Baiguera su
Jaguar XK 120 OTS SE
del 1953.

14. Stefano Marinelli e
Mattia Colpani su OSCA
MT4-2AD del 1954.

15. Angelo Facchinetti e
Anselmo Galbusera su
Jaguar XK140 del 1954.

il 12esimo posto di Flaminio Valseriati
e Paolo Sabbadini su Aston Martin Le
Mans (ex nostro socio, che ha corso per
Brescia Corse, annunciando il ritiro dopo
le premiazioni) e il 15esimo del mai domo
Bruno Ferrari, membro sia del Club Mille
Miglia che della scuderia bresciana.
Da segnalare anche il 20esimo posto,
primo delle vetture dopoguerra, dei
nostri Stefano Marinelli e Mattia Colpani,
rispettivamente figli di Valerio e Maurizio,
che hanno guidato la splendida OSCA MT4
che vinse la classe 1500 Sport alla Mille
Miglia del 1956, con Giulio Cabianca al
volante. Tra gli altri, Roberto Gaburri
ha chiuso 25esimo sulla sua OM 665
Superba, proprio davanti a Guido e Pietro
Foresti su Bugatti T37 e ad Enrico Scio
su Healey Silverstone. Trentesimo ha
terminato invece Giulio Felloni, su una
Bugatti T37 del 1927. **11**



1



5



6



3



4



7



8



9



10



11



12



13



14



15

MOSS, DEWIS E HEAD
TRE PER UNA C-TYPE

Il personaggio più osannato della Mille Miglia resta lui: Sir Stirling Moss, vincitore nel 1955 con la Mercedes-Benz 300 SLR e detentore del record sul percorso, a 157,65 km/h di media. In Piazza Loggia, indossando una polo bianca e le bretelle con disegni di macchinine rosse, si è seduto al volante della stessa C-Type con la quale partecipò nel 1952. Accanto a lui, come in quell'anno, c'era 'blue eyes' Norman Dewis, storico ingegnere della Casa, novantadue anni: «È come se fossimo delle rockstar - hanno scherzato attorniti dai fotografi -; molte gare pretendono di assomigliare alla Mille Miglia ma quella vera è qui ed è solo una». Il campione inglese, classe 1929 e unico vincitore della Mille Miglia vivente, ricorda: «A quei tempi era normale correre con un ingegnere o un meccanico; noi dovevamo sperimentare i freni a disco e nessuno meglio di chi li aveva ideati poteva trarre indicazioni dal comportamento della macchina in gara. Ci divertimmo, Norman Dewis fu un ottimo compagno; lui sostiene che insieme con me non ha mai avuto paura, ma io credo che raccontò una bugia. In qualche curva credo di averlo messo a dura prova: lui e i freni che aveva progettato». Concluso il giro d'onore per le strade di Brescia, la Jaguar C-Type è stata affidata a Patrick Head, altra leggenda della Formula 1. Head, sessantasettenne inglese, è stato co-fon-



Stirling Moss e Norman Dewis sulla Jaguar C-Type con la quale corsero nel 1952.

datore della Williams F1, insieme al patron Frank Williams. La passione gli è stata trasmessa dal padre Michael che, negli anni '50, correva proprio per la Jaguar. Michael Head, divenne il proprietario di questa vettura utilizzata da Moss e il figlio Patrick l'ha ritrovata cinquantanove anni dopo che papà la vendette: «Quando l'ho rivista, mi sono commosso perché non ho mai dimenticato la C-Type di papà. Rimasi incantato dal suono, dalla carrozzeria e perfino dal profumo degli interni. Da piccolo, come passeggero, ci sono salito centinaia di volte. Ora la guido, ed è un po' come chiudere un cerchio. Quando avevo otto anni, ricordo la sera in cui tornò a casa dopo averla venduta e pure la cifra incassata: 900 sterline».



**Patrick Head e
Richard Frankel**
sulla stessa
Jaguar C-Type.

L'INESISTENTE INTRIGO ELVETICO

CHOPARD E LA MILLE MIGLIA

Questa estate, il Corriere della Sera, ha titolato "Contesa sulla Mille Miglia Svizzera. Il capo dell'Acì Brescia firma con Chopard, il governo lo commissaria".

La diatriba si basa sul riserbo, tenuto da Aci Brescia, sui termini dell'accordo che prevede la restituzione all'Aci del marchio Mille Miglia, che Chopard aveva registrato in diversi Paesi, alla fine degli anni '80 e nei primi '90.

Non conoscendone i dettagli, qualcuno ha addirittura ipotizzato che la Mille Miglia potesse essere ceduta agli svizzeri. In verità, con un comunicato del 10 maggio 2010, il presidente Bonomi aveva annunciato la firma del concordato con Chopard, precisando la completa proprietà del marchio Mille Miglia da parte dell'ACI Brescia che, a sua volta, lo concedeva in uso a Chopard, limitatamente alla classe 14, quella degli orologi.

Ciò che Bonomi non ha voluto rendere noto, come abituale in una trattativa commerciale, è l'importo ricevuto da Acì Brescia per licenza e sponsorizzazione da parte di Chopard, per un periodo che dovrebbe essere almeno decennale. Ecco cosa risponde, intervistato da Daniele Bonetti, l'amministratore delegato di Chopard Italia, Davide Traxler.



Davide Traxler, amministratore delegato di Chopard Italia

Nel mondo, migliaia di orologi con la Freccia Rossa celebrano un legame indissolubile con la Città di Brescia e con la sua corsa. Chopard, maison svizzera leader mondiale nel campo degli orologi, da vent'anni è sponsor della corsa e nell'ultima estate è stata protagonista di una campagna pubblicitaria senza precedenti a difesa del marchio Mille Miglia e del direttivo guidato da Aldo Bonomi commissariato dall'Acì nazionale.

«La campagna pubblicitaria ha due valenze - sottolinea Davide Traxler - : in primis volevamo far vedere l'unicità dei nostri orologi, poi intendevamo anche chiarire alcune maldivenze messe in giro da persone che sono maggiormente interessate a speculare, piuttosto che a vivere la Mille Miglia con passione e sportività. Non potevamo accettare un ruolo che non ci appartiene, non abbiamo mai voluto impadronirci della Mille Miglia. Noi siamo sponsor mondiale, abbiamo un accordo raggiunto con persone per bene e siamo ben felici di essere partner di questo evento».

É innegabile che negli ultimi mesi si sia parlato di Mille Miglia per questioni abbastanza lontane dalla corsa vera e propria...

«Si è parlato troppo di Mille Miglia e soprattutto lo si è fatto nel modo sbagliato. Noi, come Chopard, siamo sponsor da vent'anni di una corsa cui teniamo tantissimo. Si tratta di un legame storico voluto dalla famiglia Scheufele (proprietaria di Chopard N.d.R.) sia con la corsa, sia con la città di Brescia. Non è un caso che Karl Friedrich Scheufele sia un appassionato che partecipa alla gara compartecipando alla passione degli altri concorrenti».

Ogni anno presente in piazza Loggia, ogni anno lontano dalle macchine che partecipano alla gara. Prima o poi parteciperà anche lei, Traxler?

«Noi abbiamo ospiti a Brescia e a Roma, per me sono giorni molto intensi. Riuscire a partecipare alla Mille Miglia per me è impossibile». **11**



Karl Friedrich Scheufele e Aldo Bonomi, nel 2010, poco prima della firma tra Chopard e ACI Brescia



AUTOMOBILE CLUB BRESCIA SENZA PACE

Tre commissari, due ricorsi al Tar, un ricorso al Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano e più di qualche rallentamento sull'attività ordinaria e straordinaria dell'Automobile Club di Brescia. In circa quattro mesi, l'Ente di via Enzo Ferrari ha assistito a tali e tanti colpi di scena degni di una sceneggiatura ad effetti speciali: tutto gravitando, più o meno esplicitamente, intorno alla Mille Miglia e alla sua organizzazione. La "storia", perché alla fine questi connotati sembra assumere, ha inizio la scorsa primavera quando all'ACI nazionale si accorgono che il bilancio di ACI Brescia, in riferimento alle nuove normative sugli enti locali, ha una situazione debitoria (verso lo stesso ACI Italia) e che questo lo porterebbe verso il commissariamento. Poche settimane prima, con due soli voti contrari, l'assemblea dei soci aveva approvato il bilancio del direttivo guidato da Aldo Bonomi "forte" di un utile di 625mila euro. Una "cifra" che aveva abbassato l'indebitamento nei confronti dell'ACI nazionale, basato esclusivamente sulla realizzazione dell'attuale sede in via Enzo Ferrari. Percepito il rischio di commissariamento, il direttivo ha così provveduto a varare un nuovo piano di rientro



I consiglieri dell'ACI Brescia commissariato

con l'ACI nazionale (quello già esistente, dai tempi della costruzione della nuova sede, era sempre stato onorato): a quel punto la situazione debitoria era passata da 6,5 milioni a 2,8 milioni di euro. Partita chiusa? Nemmeno per sogno, perché a luglio il ministro del turismo Piero Gnudi, su indicazione del presidente dell'ACI Italia, Angelo Sticchi Damiani, ha firmato il commissariamento di Brescia inviando il prefetto Vincenzo Grimaldi.

Aldo Bonomi
attorniato dai
giornalisti



La contromossa dell'ormai ex direttivo non si è fatta attendere con un ricorso al Tar contro il decreto ministeriale.

L'esperienza di Grimaldi non dura molto: il commissario si ferma a Brescia qualche ora, giusto il tempo per acquisire documenti e informazioni prima di fare ritorno nella sua Bologna. Qualche giorno dopo, da Roma, arriva la notizia che Alessandro Casali, patron del Gruppo Meet, presidente del comitato organizzatore della Mille Miglia dal 2008 al 2012, ha inoltrato un ricorso a Giorgio Napolitano contro la legittimità della costituzione di 1000 Miglia Srl, la società creata dall'ACI di Brescia per gestire in toto il marchio bresciano. Ai primi di agosto, Grimaldi redige la sua relazione: trentasette fitte pagine, in cui l'ex prefetto definisce «Sotto controllo la situazione patrimoniale dell'ente» e «Superflua la sua presenza a Brescia». Parole che pesano come macigni e che il Tar di Brescia utilizza per invitare, con un'ordinanza, il Ministero del Turismo e ACI Italia a rideterminarsi in merito.

Chi si aspettava una retromarcia da Roma, resta però deluso.

Aldo Bonomi e i suoi consiglieri commissariati dal 12 luglio, Giampiero Belussi, Franca Boni, Roberto Gaburri, Amedeo Gnutti, Ugo Gussalli Beretta, Valerio Marinelli, Enrico Scio e Piergiorgio Vittorini dicono la loro acquistando pagine sui quotidiani: «Abbiamo composto la controversia con Chopard che ha consentito il totale recupero in capo all'ACI Brescia del marchio Mille Miglia; abbiamo riportato all'ACI Brescia e alla Città la Mille Miglia, la 'corsa più bella del mondo'; la nostra vetrina sul mondo; abbiamo ribadito con un 'accordo di rete', con Camera di Commercio, Comune e Provincia, che la Mille Miglia è di Brescia e continuerà ad esserlo negli anni, a partire dalla prossima edizione che prenderà avvio il 16 maggio 2013; abbiamo lavorato con passione, gratuitamente e con assoluta trasparenza per risanare i conti dell'Automobile Club Brescia e ne sono prova gli ultimi due anni di bilanci in attivo». Infine, Bonomi e i suoi rivendicano l'ulteriore conferma della bontà del loro operato dall'esito degli accertamenti del Commissario Straordinario, nominato dal Ministero del Turismo allo scopo di verificare la corretta operatività dell'Ente. Infatti, nella relazione conclusiva del prefetto Grimaldi, si legge che mancavano i presupposti per il commissariamento tanto quanto quelli per il suo proseguimento, poiché: «... emerge la sussistenza delle condizioni di riequilibrio finanziario dell'ACI Brescia, atta ad evitare il rischio di pregiudicarne la futura operatività in corrispondenza dei compiti e delle finalità istituzionali...».

Tutto chiaro? Certo che no: a fine agosto, su richiesta del Consiglio Nazionale dell'ACI Italia, il Ministro Gnudi conferma il commissariamento. Grimaldi si dimette e al suo posto arriva il Generale dei Carabinieri in pensione Baldassarre Favara. Anche lui resta a Brescia un paio di giorni, analizza le carte di ACI Brescia, e torna a Roma dopo aver autorizzato la 1000 Miglia Srl ad aprire le iscrizioni alla corsa.

Poco dopo la metà di ottobre, la palla passa nuovamente al Tar che prende atto del secondo ricorso di Bonomi (contro il rinnovo del commissariamento) e rimanda la sentenza definitiva al 19 dicembre. Contestualmente, ufficialmente per motivi di salute, Favara rassegna le sue dimissioni: nelle stesse ore, a Padova, Stefano Sacco e Roberto Gaburri, rispettivamente amministratore delegato e presidente della 1000 Miglia Srl incontravano collezionisti e sponsor allo stand allestito alla Fiera dell'auto e moto d'epoca di Padova.

A fine ottobre, arriva a Brescia il Prefetto Matteo Piantadosi, uomo di fiducia del Ministro degli Interni Annamaria Cancellieri e vicecapo gabinetto vicario del suo dicastero: il suo arrivo è preceduto dal trasferimento al Tar di Brescia del ricorso di Casali contro la 1000 Miglia Srl.

Un incartamento che, ad oggi, non è ancora stato inserito nel calendario delle udienze. Piantadosi arriva a Brescia come terzo commissario (fino all'ultimo è stato in ballottaggio con Giancarlo Teresi, già commissario dell'ACI di Palermo) ma spiega subito che non intende dimettersi. «Porterò a termine il mio impiego e, se dovessero esserci, non cederò ad alcuna pressione». Successivamente, il commissario Piantadosi viene pure nominato vicecapo della Polizia, annunciando però che non rinuncerà all'incarico bresciano.

Il 19 dicembre, il Tar dovrà esprimersi in modo definitivo sul commissariamento bresciano, anomalo rispetto a tanti altri bilanci sparsi sul territorio nazionale che non sono stati seguiti da un commissariamento: l'ACI di Belluno, per esempio, ha debiti per 1,1 milioni (ma non ha la 1000 Miglia) mentre l'ACI di Roma, a quanto pare, ha un passivo vicino ai 10 milioni di euro. Quattro volte il debito bresciano. ■



In alto a destra: Il commissario Vincenzo Grimaldi.

A sinistra: Il commissario Baldassarre Favara.

In basso a destra: Il commissario Matteo Piantadosi.





IL COMMISSARIO SGOMBRA OGNI DUBBIO

LA 1000 MIGLIA S.R.L. FARÀ LA MILLE MIGLIA

IL COMMISSARIO DI ACI BRESCIA, MATTEO PIANTEDOSI, HA ANNUNCIATO CHE: «È LEGITTIMA LA SCELTA DI ACI BRESCIA DI COSTITUIRE UNA SOCIETÀ "IN HOUSE" PER GESTIRE LA MILLE MIGLIA. L'EDIZIONE 2013 DELLA "CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO" SARÀ QUINDI ORGANIZZATA DALLA 1000 MIGLIA S.R.L., CONDOTTA DA ROBERTO GABURRI E STEFANO SACCO».

C'era molta curiosità, non solo a Brescia, per conoscere quanto avrebbe dichiarato riguardo il futuro della **Mille Miglia** il **Commissario dell'Automobile Club Brescia**, il **Prefetto Matteo Piantedosi**, Vice Capo Gabinetto Vicario del Ministero dell'Interno, recentemente nominato Vice Capo della Polizia.

Nel corso della conferenza stampa tenuta il 22 novembre, il **Prefetto Piantedosi** è stato perentorio ed esaustivo, annunciando le sue decisioni e spiegando come le ha assunte. Il Commissario ha raccontato di come le polemiche avessero generato l'impressione che potessero esserci difficoltà riguardo l'organizzazione della prossima Mille Miglia. Per questo motivo, ha esaminato a fondo tutta la vicenda, tenuto conto che - pur in una situazione più ampia e complessa, rispetto



Il Commissario Matteo Piantedosi.

al suo mandato - la **Mille Miglia** costituisce il "core business" dell'**Automobile Club di Brescia**.

Allo scopo di comprendere quale fosse la miglior forma organizzativa da adottare, sono state effettuate valutazioni approfondite, sia giuridiche sia di opportunità, chiedendo qualificati pareri legali.

Il risultato, ha chiarito **Matteo Piantedosi**, è che: «*Appare del tutto legittima la scelta del Consiglio di ACI Brescia di costituire una società 'in house' per gestire la Mille Miglia e per meglio valorizzare il marchio. Abbiamo*



poi valutato la capacità di fondo di questa società di organizzare in proprio la gara e sono convinto che oggi non esistano altre opportunità. Continueremo con la 1000 Miglia S.r.l. che, pertanto, organizzerà la Mille Miglia 2013».

«*Personalmente* - ha proseguito il Commissario - *ho apprezzato il lavoro presentatomi dagli amministratori della società, la professionalità dell'Amministratore Delegato Sacco e l'esperienza del Presidente Gaburri. Per garantire il regolare svolgimento della gara, saranno fondamentali le figure professionali dello staff che opererà per la prossima Mille Miglia».*

Oltre a questi professionisti, il Commissario di ACI Brescia ha disposto un nuovo ingresso nel Consiglio di Amministrazione di 1000 Miglia S.r.l., una persona di sua fiducia, il commercialista bolognese Andrea Dalledonne, che diventa il quinto componente oltre a Gaburri, Sacco, al Vicepresidente Valerio Marinelli e alla Direttrice di ACI Brescia, la Dott.ssa Eleonora Vairano.

Il Prefetto Piantedosi ha poi aggiunto che: «*Il clima di incertezza di questo periodo non ha influito sull'appetibilità della Mille Miglia, perché sono state ben 1249 le procedure on-line di pre-iscrizione alla gara - con il 60% del totale di provenienza straniera - 377 delle quali già completate».*

Questo aspetto, ha sottolineato, consente pure alla società di disporre di risorse finanziarie sufficienti per evitare intralci economici. In relazione alle polemiche sulla proprietà della Mille Miglia, Piantedosi ha poi chiarito

Roberto Gaburri, Presidente di 1000 Miglia Srl.



che «*Il marchio Mille Miglia è stato affidato, in esclusiva, a 1000 Miglia S.r.l., da ACI Brescia che - in tutte le sue forme - è l'unico proprietario della Freccia Rossa».*

Stefano Sacco, CEO della società, ha dichiarato: «*Questa conferma che sarà 1000 Miglia S.r.l. a organizzare la Mille Miglia e a gestire il marchio mi rende felice perché sgombra il campo da qualsiasi incertezza. Tolto ogni dubbio, dobbiamo concentrarci sull'obiettivo di fare una grandissima Mille Miglia».*

Roberto Gaburri, il Presidente della S.r.l., ha ringraziato il Prefetto Piantedosi per le sue scelte: «*valutate e determinate approfondendo tutti gli aspetti organizzativi».* «*Da luglio* - ha spiegato Gaburri - *abbiamo lavorato trascurando ogni dubbio e ignorando le polemiche, avendo come unico obiettivo il mese di maggio 2013, quando partirà la prossima edizione della Mille Miglia».* Per tutti, come tradizione dal 1927, l'appuntamento è a Brescia il prossimo 16 maggio. ■

La Dott.ssa Eleonora Vairano, Direttrice di ACI Brescia, il Commissario Matteo Piantedosi, e Stefano Sacco, AD di 1000 Miglia Srl.



LA NUOVA MILLE MIGLIA? **FATTA IN CASA** MA SUPER PROFESSIONALE

Dal 16 al 19 maggio 2013, ottantasei anni dopo la prima edizione del 1927, la trentunesima rievocazione storica di quella che fu definita la "corsa più bella del mondo" sarà organizzata dalla "1000 Miglia S.r.l.", una società totalmente partecipata dall'Automobile Club di Brescia.

Mentre leggete queste righe, scritte a fine novembre 2012, la precedente affermazione è ormai certa, ma non lo era fino a pochi giorni orsono.

A rendere definitiva la questione, è stato il Commissario Matteo Piantedosi, come avete potuto leggere nelle pagine precedenti.

La vicenda prende il via dalla decisione di ACI Brescia di non affidare esternamente il marchio e l'organizzazione della Mille Miglia, organizzandola in proprio.

Il ragionamento di Aldo Bonomi e dei suoi Consiglieri (prima del commissariamento), sembra tanto semplice quanto logico: se c'è chi può pagare un milione di Euro all'anno per la Mille Miglia, se la organizziamo direttamente noi possiamo far incassare all'Automobile Club di Brescia una cifra ben superiore, con il vantaggio di riportare a Brescia la Freccia Rossa. Su queste basi, ACI Brescia ha costituito una società "in house", la "1000 Miglia S.r.l."

Sfortunatamente, proprio come accadde nel 1927, a Roma c'è chi non ha apprezzato questa scelta...

Per meglio comprendere come sarà la Mille Miglia 2013, ve la presentiamo partendo dall'inizio, dall'annuncio dato a gennaio di quest'anno.



I Consiglieri di ACI Brescia brindano dopo aver annunciato che la Mille Miglia tornerà a Brescia.

L'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA DECIDE CHE LA MILLE MIGLIA DEVE TORNARE A CASA.

Ecco l'annuncio del 20 gennaio 2012: a partire dall'edizione del 2013, l'organizzazione Mille Miglia sarà realizzata direttamente sotto il controllo di ACI Brescia, proprio come dal 1927 al 1957.

Aldo Bonomi, Presidente di ACI Brescia, ha dichiarato a nome di tutti i Consiglieri: «La scelta di non affidare ad altri l'organizzazione della Mille Miglia è stato un passo ponderato, nonché naturale da intraprendere. All'origine della decisione, presa in modo unanime dal CdA, ci sono motivazioni di carattere, culturale sportivo, organizzativo ed economico.

In primo luogo, la Mille Miglia rappresenta un enorme patrimonio non solo per l'Automobile Club, ma anche per la collettività bresciana: un patrimonio che noi - insieme a molti appassionati soci ACI e concittadini - riteniamo debba tornare ad essere gestito a Brescia. Una scelta che riteniamo potrà favorire anche aziende bresciane, interessate dall'indotto generato dalla Freccia Rossa in diversi settori. Si tratta di un patrimonio che verrà gestito con cura ed attenzione, al fine di incrementarlo anno dopo anno, così da permettere anche il finanziamento di tutte le altre attività dell'Automobil Club bresciano».

ACI BRESCIA E ISTITUZIONI BRESCIANE FANNO "RETE"

Acì di Brescia, Provincia, Comune e Camera di Commercio, il primo giugno, hanno firmato un protocollo d'intesa chiamato "Rete della Mille Miglia", che si propone di fornire le direttive alla 1000 Miglia S.r.l., che sarà costituita nei giorni successivi. La Rete, cui hanno aderito le maggiori istituzioni bresciane, dovrà dare le giuste indicazioni per valorizzare il marchio

della Freccia Rossa in relazione al territorio bresciano; industria, turismo, cultura saranno i denominatori comuni del tavolo. «Ho spesso sentito dire che i bresciani non sanno lavorare insieme e collaborare - ha detto Aldo Bonomi - : con questo accordo abbiamo smentito chi dice che la Mille Miglia sia motivo di divisione: mi sembra che stiamo dimostrando il contrario. A noi interessa il bene della nostra corsa, della nostra città e del nostro Ente: l'abbiamo sempre detto, abbiamo ringraziato chi ha lavorato fino a oggi, ma siamo sicuri di avere motivazioni e capacità per portare la Mille Miglia ancora più in alto, coinvolgendo la città e il territorio ad ogni livello possibile».



Il notaio Rebuffoni, al centro, assiste alla firma per la costituzione della 1000 Miglia S.r.l.

NASCE LA 1000 MIGLIA SRL.

Il 4 giugno l'Automobile Club di Brescia comunica che è stata costituita la società "1000 Miglia S.r.l.", totalmente partecipata dall'Ente stesso. L'atto costitutivo, redatto dal Notaio Antonella Rebuffoni presso la sede di ACI Brescia, è stato sottoscritto dal Presidente dell'Automobile Club, Aldo Bonomi, e dai neo-amministratori della società.

Come primi membri del Consiglio d'Amministrazione della "1000 Miglia S.r.l.", l'Automobile Club ha indicato il rag. Roberto Gaburri, nominato Presidente, il dott. Valerio Marinelli, Vicepresidente, e la dott.ssa Eleonora Vairano, Direttore di ACI Brescia.

La nuova società opererà in "house providing", sarà cioè soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di ACI Brescia.

I compiti della società, come previsto dallo statuto, saranno quelli di promuovere e organizzare manifestazioni motoristiche nazionali e internazionali, ivi compresa la Mille Miglia e altre manifestazioni per auto storiche o sportive.



Il Presidente della CCIAA Franco Bettoni, il Sindaco Adriano Paroli, Aldo Bonomi e il Presidente della Provincia Daniele Molgora firmano l'accordo per la "Rete Mille Miglia"



LA SOCIETÀ INIZIA AD OPERARE

“1000 Miglia Srl” ha iniziato ufficialmente a operare lunedì 2 luglio, dopo che è scaduto il contratto con l’ATI che ha gestito la Freccia Rossa dal luglio 2007 al 30 giugno 2012. Il primo passo della nuova società è stato quello di nominare un Amministratore Delegato che entrerà a far parte del Consiglio d’Amministrazione, del quale, oltre ad Aldo Bonomi quale Presidente Onorario, a rimarcare lo stretto legame con ACI Brescia, fanno già parte il Presidente Roberto Gaburri, il Vicepresidente Valerio Marinelli e la dott.ssa Eleonora Vairano, Direttore di dell’Automobile Club.

La scelta - operata tra una selezionatissima cerchia, composta da manager di pluriennale esperienza internazionale - è caduta su Stefano Sacco, cinquantenne di origini novaresi.

È stato proprio il Presidente ACI Aldo Bonomi a spiegare: «La persona che volevamo era un manager a trecentosessanta gradi, con grande esperienza sia nel campo del marketing e delle vendite, a livello nazionale e internazionale, sia nell’organizzazione aziendale. Tra questi, Stefano Sacco ci è parso il più completo. Per precisa scelta, abbiamo cercato all’esterno dell’ambiente automobilistico. Ciò di cui noi abbiamo maggiormente bisogno è di un manager in grado di condurre la Mille Miglia come un’azienda di respiro internazionale, con grande attenzione ai bilanci».

Roberto Gaburri Presidente di 1000 Miglia S.r.l. ha precisato: «Stefano Sacco, per la sua esperienza professionale, è la persona che cercavamo, anche per la sua conoscenza in materia di licenze internazionali, aspetto tra i più importanti del marchio con la Freccia Rossa».

UN ESTATE DI LAVORO

Gaburri, Marinelli e Sacco non perdono tempo: tornati dalle vacanze, gli appassionati trovano un nuovo sito Internet, www.1000miglia.it, ancora da completare ma funzionale per le esigenze immediate. Chi si reca in Via Enzo Ferrari, al secondo piano dell’edificio sede di ACI Brescia, trova i nuovi uffici di 1000 Miglia Srl. Nel frattempo, è iniziata la ricerca delle figure professionali che comporranno lo staff della società, con incarichi che competono a un’azienda di respiro internazionale: la prima persona ad essere assunta è stata Francesca Parolin, CEO Assistant and PR Coordinator, alla quale sono seguiti Roberto Pagliuca, Head of Marketing, e John Fewings, Head of Business Relationship Management, un passato in McLaren, BMW e Maserati.

LA PRESENTAZIONE UFFICIALE

Il 24 settembre, in un Salone Vanvitelliano di Palazzo Loggia quanto mai affollato, la nuova Mille Miglia compie il suo primo passo ufficiale. A presentare la prossima edizione della Mille Miglia sono il Presidente Roberto Gaburri, l’Amministratore Delegato Stefano Sacco e la Direttrice dell’Automobile Club di Brescia, la dott.ssa Eleonora Vairano, su delega del Commissario Prefetto Vincenzo Grimaldi. Insieme a loro ci sono tutte le Istituzioni: il Comune di Brescia è rappresentato dal Sindaco Adriano Paroli e dal suo vice Fabio Rolfi, la Provincia dal vicepresidente Giuseppe Romele e dall’Assessore al Turismo, Silvia Razzi, la Camera di Commercio dal Segretario Generale Massimo Ziletti.

Il comunicato consegnato alle decine di giornalisti presenti inizia con una frase di Giannino Marzotto, più volte ricordato nel corso della conferenza stampa: «Quando si celebra il passato ci si deve chiedere se c’è una ragione. La Mille Miglia è stata l’immagine del progresso tecnico, sociale ed umano; e noi facciamo bene a celebrarla, perché questa rievocazione del passato aiuta il futuro». Dopo la presentazione del Sindaco Paroli - al quale piacerebbe che Brescia fosse sempre come nei giorni della Mille Miglia - a prendere la parola è stato Roberto Gaburri: «Questa società è nata in virtù della più elementare delle constatazioni: nessuna azienda al mondo può rinunciare a gestire in proprio il patrimonio più prezioso che possiede e che ha di più caro. Per questo motivo, Sacco sarà a capo di uno staff di elevatissima professionalità, con lo scopo di uscire da quella visione, assai limitante, di gestione quinquennale: con la struttura che sta nascendo, la Mille Miglia



potrà finalmente programmare a medio e lungo termine, come tutte le aziende che gestiscono marchi di primaria importanza. A trarne beneficio non sarà solo l’Automobile Club di Brescia ma tutta la città». È toccato poi a Stefano Sacco esporre i programmi societari: «Entusiasmo e professionalità: queste sono le parole d’ordine con le quali io per primo, e quindi chi farà parte del nostro gruppo, affronteremo questa nuova avventura. Per cogliere gli obiettivi che ci siamo posti, stiamo allestendo una struttura a livello di un’azienda eccellente, che sappia competere sul mercato con le migliori strategie possibili. In sostanza, per riprendere le parole di Giannino Marzotto, intendiamo operare con le tecniche e gli strumenti più avanzati, senza per questo trascurare l’immensa tradizione della Mille Miglia, coniugando la massima professionalità a una visione romantica di quella straordinaria epopea».

Sacco ha poi spiegato che, da un’attenta analisi della popolarità e della conoscenza della manifestazione Mille Miglia e del marchio Freccia Rossa fuori dai nostri confini, è emersa l’esigenza



di azioni assolutamente mirate.

Per questo, oltre ad altre iniziative che sono nella fase di studio, la Mille Miglia sarà presente nei due più importanti eventi fieristici europei riservati all’automobilismo storico: il Salone Auto e Moto d’Epoca, tenuto alla Fiera di Padova dal 25 al 28 ottobre, e Techno Classica Essen, aperto nella città tedesca dal 10 al 14 aprile 2013. In più, ha detto l’AD di 1000 Miglia: «Valutiamo irrinunciabile la presenza della Freccia Rossa a quella che è oggi considerata la fiera più importante dell’automobilismo moderno: il Salone Internazionale dell’Automobile di Ginevra».



In questa pagina:
La conferenza stampa di presentazione in Palazzo Loggia.





In queste due immagini: Lo stand della Mille Miglia al Salone Auto e Moto di Padova



L'APERTURA DELLE ISCRIZIONI PER IL 2013

Con un notevole sforzo di tutta la struttura, in tempi ristrettissimi, a fine settembre, 1000 Miglia Srl è pronta per aprire le iscrizioni. Tuttavia, proprio in quei giorni, si viveva l'incertezza del cambio del Commissario, a seguito delle dimissioni del Prefetto Grimaldi. Il Generale Baldassarre Favara, nuovo commissario appena arrivato a Brescia, si prende alcuni giorni per esaminare il tutto e poi - il 17 ottobre - dà il via. Dieci giorni dopo, a dispetto degli scettici, mentre la nuova Mille Miglia si presenta a Padova, sul sito sono oltre mille le pre-iscrizioni alla Mille Miglia 2013. Si tratta di un risultato

assolutamente straordinario che - nonostante il periodo di crisi economica - conferma la popolarità della Mille Miglia e la simpatia e il consenso riscossi dalla nuova gestione della corsa. Per iscriversi, c'è tempo fino al 31 dicembre.

LO STAND MILLE MIGLIA AL SALONE AUTO MOTO D'EPOCA DI PADOVA

Alla Fiera di Padova l'ammirabilissimo stand della "corsa più bella del mondo", risulta tra i più visitati dai 60.000 visitatori del Salone, considerato il maggior appuntamento italiano, e il secondo in Europa, per gli appassionati di automobilismo d'epoca.

Lo staff 1000 Miglia, da sinistra: Roberto Gaburri, Giuseppe Cherubini, Valentina Alghisi, Francesco Bellingeri, Roberto Pagliuca, Francesca Parolin, John Fewings e Stefano Sacco.



Giuseppe Cherubini e Alfredo Coppelotti nello stand di Padova



Stefano Sacco e Roberto Gaburri con Francesca Grimaldi del TGI, concorrente di molte Mille Miglia.

Al centro dello spazio espositivo, ammiratissima, c'era una Fiat 508 Torpedo del 1933: la "Gilda", questo il suo soprannome, è l'auto - tuttora di proprietà dell'Automobile Club di Brescia - con la quale Renzo Castagneto compieva le ricognizioni del percorso della Mille Miglia attraverso l'Italia. Per i quattro giorni della rassegna, da giovedì 25 a domenica 28 ottobre, l'afflusso nello spazio contraddistinto dalla Freccia Rossa è stato massiccio, superando ogni previsione. Vecchi e nuovi amici hanno voluto manifestare il loro affetto per la "corsa più bella del mondo": dai semplici appassionati, che chiedevano informazioni sulla prossima edizione, ai tanti collezionisti che hanno annunciato la loro iscrizione.

Da rilevare che molti di questi ultimi hanno garantito l'iscrizione di modelli di vetture di assoluto rilievo, carichi di storia, come esemplari unici o in possesso di straordinari palmarès, che da qualche anno non partecipavano alla Mille Miglia. A ricevere gli ospiti c'era tutto lo staff della 1000 Miglia S.r.l. con, in testa, il Presidente Roberto Gaburri, il Vicepresidente Valerio Marinelli e l'Amministratore Delegato Stefano Sacco: tutti si sono dichiarati entusiasti per il gradimento ottenuto dallo stand Mille Miglia e per i numerosissimi incoraggiamenti a proseguire il lavoro intrapreso.

Tra le visite, da sottolineare quelle delle rappresentanze di alcuni dei più prestigiosi sodalizi dedicati all'automobilismo storico, nonché quelle dei vertici dell'ACI, l'Automobile Club d'Italia e dell'ASI, l'Automoto Club Storico Italiano.



Angelo Sticchi Damiani, Presidente dell'Automobile Club d'Italia, in visita alla Mille Miglia



Valerio Marinelli, Roberto Gaburri e Stefano Sacco con Anneliese Abarth, vedova del grande Carlo.



Il nostro vicepresidente Alfredo Coppellotti pienamente operativo nell'angolo dello stand dedicato al Club.

PRONTI PER IL 2013

Il percorso sarà tracciato rispettando quelli originali delle ventiquattro edizioni corse fino al 1957. Come tradizione, capisaldi saranno la partenza e l'arrivo a Brescia e il passaggio a Roma, come sempre, boa del ritorno verso nord. Le auto ammesse saranno scelte tra modelli che hanno disputato una delle edizioni di velocità, costruite quindi entro il 1957, con priorità per gli esemplari da corsa con pedigree sportivo e quelli che potranno dimostrare di

aver preso parte ad almeno un'edizione di quella che fu definita 'la corsa più bella del mondo'.

Come sempre, la rievocazione della Mille Miglia sarà un'irripetibile occasione per gustare il meglio dell'ospitalità italiana, attraverso scenari artistici e naturali di straordinaria bellezza: il tutto, condito dal passaggio di quasi quattrocento vetture d'epoca che - come disse Enzo Ferrari - costituiscono un museo viaggiante unico al mondo.



Enrico Scio, consigliere dell'ACI Brescia commissariato, sulla sua Healey Silverstone, davanti alla targa del Club Mille Miglia su Passo della Futa

CHI GUIDA LA MILLE MIGLIA

1000
MIGLIA

GLI EREDI DI MAZZOTTI, MAGGI, CASTAGNETO E CANESTRINI

Chiudiamo questa rassegna sulla nuova Mille Miglia, intervistando due delle figure principali della storia che vi abbiamo raccontato, Roberto Gaburri e Stefano Sacco. Sul prossimo numero sentiremo anche Valerio Marinelli, vicepresidente della società. Non senza un briciolo di orgoglio, è doveroso sottolineare che Gaburri e Marinelli sono da molti anni soci del Club della Mille Miglia (così come molti dei consiglieri dell'ACI Brescia commissariato, Aldo Bonomi, Ugo Gussalli Beretta, Gianpiero Belussi, Franca Boni ed Enrico Scio), mentre Stefano Sacco si è iscritto quest'anno, di sua iniziativa, preferendo essere socio ordinario - che paga la quota - piuttosto che onorario. Un gesto che la dice lunga sull'uomo.

ROBERTO GABURRI: spinto dalla passione

Settantuno anni, insospettabili tanto sono ben portati, originario di Pozzolengo, basso Garda, trapiantato da decenni nella parte opposta della provincia, a Gardone Valtrompia, professione assicuratore: questo è il profilo di Roberto Gaburri uno tra i più noti e assidui frequentatori delle gare per auto d'epoca, da sempre tesoriere della Scuderia Brescia Corse, della quale è stato uno dei fondatori. Sposato con Luigia, ha avuto la fortuna che moglie e le tre figlie abbiano condiviso la sua passione: in tempi e misure diverse, tutte e quattro le sue donne gli hanno fatto da navigatore. Altra passione, oltre alle auto d'epoca, è la caccia, che pratica da bravo valtrumplino d'adozione. Unico vizio noto: la passione per il chinotto, che beve prima, durante e dopo i pasti... Gaburri è noto nell'ambiente per le sue doti di moderazione e diplomazia; tuttavia, gli ultimi eventi legati alle note vicende ACI-Mille Miglia gli hanno inevitabilmente tolto un pizzico del suo aplomb britannico, lasciando spazio a qualche, seppur rarissima, arrabbiatura. Roberto, lo provochiamo, fino a qualche mese orsono eri semplicemente un bravo imprenditore e un appassionato di motorismo storico che



Roberto Gaburri, Presidente di 1000 Miglia Srl

ha partecipato a una ventina di Mille Miglia, arrivando secondo assoluto nel 1994. Anche come vicepresidente di ACI Brescia, la tua fama non oltrepassava i confini della nostra provincia. Dal giugno di quest'anno, ricopri un ruolo che porterà il tuo nome in tutto il mondo, entrando negli annali della "corsa più bella del mondo". Schernendosi, come suo costume, Gaburri ribatte: «Me l'hai già detto altre volte, ma non voglio pensarci, non sono certo Mazzotti o Maggi. Di vero c'è che la mia vita è »





oggi improntata alla Mille Miglia, che richiede un impegno assiduo». Cosa ti ha sorpreso di più del tuo nuovo incarico? «Che, rispetto ad altre gare cui ho partecipato all'organizzazione, più che gli aspetti tecnici la parte è di tipo politico e

preponderante del lavoro relazionale».

Quale impronta vuoi dare alla Mille Miglia: «La Mille Miglia non ha bisogno di cambiare nulla, se non aspetti organizzativi che devono adeguarsi al mutare dei tempi. Il mio unico desiderio è che la Mille Miglia possa proseguire la propria attività al meglio, nell'arco dei decenni, indipendentemente da chi sarà il presidente».

Detta da qualcun altro, questa affermazione potrebbe sembrare di circostanza: detta da Roberto Gaburri risponde al vero, per due motivi. Il primo è che, a fronte di un impegno gravoso, così come prima per ACI Brescia, Roberto non solo non percepisce compensi, ma non chiede neppure i rimborsi cui avrebbe diritto per le numerose trasferte effettuate per conto della società.

Il secondo motivo è che chi lo conosce bene si chiede per quanto resisterà, ogni anno a maggio, a lasciare in garage la sua OM 665 Superba. Già, perché il presidente della Mille Miglia la gara può solo organizzarla, senza poter partecipare: un autentico dispiacere per un appassionato come lui. Oltre che a tornare a farla, qual è il sogno di Roberto Gaburri riguardo la Mille Miglia? «Mi piace immaginare la Mille Miglia come un serpentone che parte da Brescia, arriva a Roma e torna a Brescia su strade chiuse al traffico, con solo le vetture partecipanti a percorrerle. Un

sogno irrealizzabile, che però renderebbe più sicura la Mille Miglia». Un'ultima domanda: negli scorsi anni, quando i precedenti organizzatori rifiutarono l'iscrizione di piloti che avevano partecipato a un'edizione precedente al 1957, i Soci Fondatori del nostro Club, ti impegnasti in prima persona - con successo - per farli partire. È il caso di Fabiano, Crivellari e Baldi, e il Club ti è riconoscente; cosa accadrà per il 2013? «Finché uno dei Soci Fondatori del Club, o uno dei piloti che parteciparono sarà in vita, avrà perenne diritto di partecipare alla rievocazione della Mille Miglia, purché su una vettura che risponda ai requisiti richiesti».

STEFANO SACCO: contagiato dalla passione

Leggendo il profilo che segue, potreste farvi un'idea sbagliata e vogliamo essere subito chiari: pur con il suo enorme bagaglio professionale, e pur sapendo essere duro come il diamante quando serve, il carattere di Stefano Sacco non corrisponde a quello serissimo, pomposo e altezzoso che vorrebbe lo stereotipo del manager di successo. Al contrario, Stefano è una delle persone più cordiali che possiate incontrare, per nulla "montato" e dotato di una grandissima capacità di mettere a proprio agio le persone e di persuasione. In altre parole, è tra quelli che riesce a far accettare naturalmente la sua leadership senza imporla. Come ha detto Roberto Gaburri: «Stefano Sacco non ha bisogno di presentazioni: l'abbiamo scelto - e fortemente voluto - tra una rosa dei migliori manager italiani con esperienza di marketing e gestione di marchi a livello mondiale, in aziende multinazionali». La sua dote migliore è forse la capacità d'analisi, tranne in caso: quando parla dell'Inter, di cui è tifosissimo. In ogni caso, ecco la sua scheda personale:

Attenti a quei due: Roberto Gaburri e Stefano Sacco sono alla guida della Mille Miglia.



Stefano Sacco, nato a Novara nel 1962, è sposato e ha due figli; si è laureato in Economia Politica alla Bocconi di Milano. Tra le sue esperienze professionali, sono da citare quelle in due multinazionali del settore alimentare, Pepsi Cola e - successivamente - Nestlé. Nel decennio trascorso in Binda Italia S.r.l., l'azienda distributrice di beni di lusso e orologi, con marchi quali Breitling, D&G Dolce e Gabbana, Lorus, Seiko, Vetta e altri, Sacco ha ricoperto vari incarichi, fino a quello di Direttore Commerciale Mondo e Direttore Generale Italia. Dopo le crescenti esperienze nel settore del marketing e delle vendite, negli ultimi quattro anni Sacco è stato Amministratore Delegato di Ercom SpA, società leader nel settore delle bevande per consumo "fuori casa", presente in trenta Paesi, entrata nel 2010 nel gruppo Lavazza e precedentemente posseduta dal Alicros S.p.A., controllata dal Gruppo Campari. Dal primo luglio 2012, è l'Amministratore Delegato, o CEO come si usa dire oggi, di 1000 Miglia Srl, con pieni poteri per condurre la "corsa più bella del mondo". Alla prima domanda che verrebbe spontaneo rivolgergli - cioè se avrebbe accettato l'incarico se avesse saputo cosa lo aspettava, a cominciare dai tre commissari - già lo sappiamo, risponderebbe solo con un sorriso. Tuttavia, il modo con cui espone i suoi progetti ci fa credere che "il gioco sia valsa la candela": «Posso garantire sin da subito che sarà una grandissima Mille Miglia e una corsa bellissima: questa è la condizione minima. Per il resto stiamo lavorando, abbiamo messo insieme una squadra che opera con passione e professionalità per sostenere un marchio che è uno dei simboli dell'eccellenza italiana da esportare nel mondo, per portare Brescia nel mondo e il mondo a Brescia. In quest'ottica, dopo Padova, saranno importanti i prossimi appuntamenti al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra, in marzo, e quella al Motor Show di Essen, in aprile. Tra le anticipazioni, confermando la nostra propensione per programmazioni a lungo termine, vi anticipo che fra tre edizioni, in

Trebbia bene, Stefano. Un'involontaria posa che rende l'idea: sotto lo sguardo dei quattro fondatori, Sacco prende contatto con la Freccia Rossa nel giorno della sua nomina ad Amministratore Delegato di 1000 Miglia Srl.

occasione di Expo Milano 2015, la Mille Miglia transiterà nel capoluogo lombardo, come fece nel 1947 e 1948. Tutto questo con un obiettivo: trasformare l'evento Mille Miglia in un brand che parta la brescianità nel mondo». Quali differenze ci sono con le aziende condotte in precedenza? «Venendo dal mondo aziendale, credo che spesso la professionalità sia la cosa fondamentale per ottenere risultati. La Mille Miglia è però qualcosa di diverso: qui ho il grande vantaggio di condurre una società che gestisce un marchio con novant'anni di storia, paragonabile a quello di Ferrari o Armani. Penso anche che, in questo ambito, la professionalità non sia sufficiente ma serva pure tanta passione: il presidente Roberto Gaburri, e chi mi ha scelto e voluto qui, ne hanno da vendere. Non sono un esperto di auto d'epoca, forse non lo sarò mai, ma senza dubbio mi sono appassionato alla causa. All'inizio del mio incarico l'asticella che mi hanno posto mi sembrava altissima, ora lo è ancora di più, perché ho toccato con mano quanta attesa ci sia».

Tra le attese degli appassionati, una delle principali riguardava regolamento e i coefficienti delle vetture: «Lo so bene, tanto che nella conferenza in Palazzo Loggia avevo annunciato la nostra intenzione di un aggiornamento, allo scopo di ampliare il numero dei modelli che possano ambire alla vittoria, riducendo il divario tra i coefficienti delle auto ante guerra e quelle degli anni Cinquanta, oggi escluse dalla possibilità di salire sul podio. Purtroppo, così come alcune modifiche che vorremmo applicare al percorso, tutto è rimandato al 2014: per i noti motivi, i tempi per poter aprire le iscrizioni entro i termini prescritti non consentivano di modificare il regolamento da inviare alla CSAI. Per quest'anno, il regolamento è quindi rimasto invariato».





SCUDERIA BRESCIA CORSE UN ANNO DI GARE

La Scuderia Brescia Corse si avvia verso il ventesimo anno di attività da quando, nel 1993, fu rifondata. In attesa il prossimo anno di celebrare degnamente la ricorrenza, e in quello successivo di festeggiare i cinquant'anni dalla nascita, nel 1964, prosegue l'attività nelle gare di regolarità e nella velocità per autostoriche.

Sul prossimo numero, riporteremo tutti i risultati del 2012. Per il momento, pubblichiamo una galleria fotografica di alcuni soci della Scuderia sui campi di gara.



Marco Evangelista
Gnutti e Claudia
Chiappalupi su
PORSCHE 356
1500 Coupé



Guido Foresti e
Pietro Foresti su
Bugatti Type 37



Marco e Luca
Gatta su MG PB.



Ugo Gussalli Beretta
e Donato Benetti su
Ferrari Daytona



Flaminio Valseriati e Paolo Sabbadigi
su Aston Martin Le Mans



Oswaldo Peli
e Nicola
Donà su
FIAT 508 S



Massimiliano Albuzza e
Maurizio Colpani su Aston
Martin Le Mans.



Eugenio Piccinelli
e Ottorino Pellini su
Triumph TR2



Enrico Scio e Giordano Gnutti
su Healey Silverstone.



Maria Vittoria
Pasotti e
Donatella
Bresciani in
Piazza Loggia.



Giulio Olivini e Giulio Bettoni
su Arnolt Bristol Bolide.



Ennio Tosi e Gianluca Ballini
su SIATA Daina GS.



SCUDERIA BRESCIA CORSE UN ANNO DI GARE

La Scuderia Brescia Corse si avvia verso il ventesimo anno di attività da quando, nel 1993, fu rifondata. In attesa il prossimo anno di celebrare degnamente la ricorrenza, e in quello successivo di festeggiare i cinquant'anni dalla nascita, nel 1964, prosegue l'attività nelle gare di regolarità e nella velocità per autostoriche.

Sul prossimo numero, riporteremo tutti i risultati del 2012. Per il momento, pubblichiamo una galleria fotografica di alcuni soci della Scuderia sui campi di gara.



Marco Evangelista
Gnutti e Claudia
Chiappalupi su
PORSCHE 356
1500 Coupé



Guido Foresti e
Pietro Foresti su
Bugatti Type 37



Marco e Luca
Gatta su MG PB.



Ugo Gussalli Beretta
e Donato Benetti su
Ferrari Daytona



Flaminio Valseriati e Paolo Sabbadigi
su Aston Martin Le Mans



Oswaldo Peli
e Nicola
Donà su
FIAT 508 S



Massimiliano Albuzza e
Maurizio Colpani su Aston
Martin Le Mans.



Eugenio Piccinelli
e Ottorino Pellini su
Triumph TR2



Enrico Scio e Giordano Gnutti
su Healey Silverstone.



Maria Vittoria
Pasotti e
Donatella
Bresciani in
Piazza Loggia.



Giulio Olivini e Giulio Bettoni
su Arnolt Bristol Bolide.



Ennio Tosi e Gianluca Ballini
su SIATA Daina GS.

A tutti Voi

La Scuderia Brescia Corse:

ACCERENZI VALERIO
AIME FRANCO
AIME CARLO
ALBUZZA MASSIMILIANO
APPODIA MARINO
ARCANGELI GUIDO
BAROZZI ENNIO
BAROZZA MONICA
BECCHETTI MARCO
BECCHETTI SIMONE
BELUSSI GIANPIETRO
BENETTI DONATO
BERTOLA ERNESTO
BERTOLI SANDRO
BIGONI CRISTIAN
BOCELLI VALERIO
BONI FRANCA
BONOMI ALDO
BONOMI MARIO
BONOMI MARTA
BONOMI TARCISIO
BONTEMPI MASSIMILIANO
BRESCIANI DONATELLA
BRICCHETTI VINCENZO
BRUNORI DINO
CAPPONI CLAUDIO
CARRARA ROBERTO
CHERUBINI CRISTIANA
CHERUBINI GIUSEPPE
CIBALDI ENZO
COLOSIO ANGELO
COLPANI MATTIA
COLPANI MAURIZIO
COMINOTTI EZIO
CONSOLI ENRICO
DELL'AGLIO SILVIO
DONATI ACHILLE
FEDERICI PIERNARCISO
FERRARI BRUNO
FORESTI GUIDO
FRAGNI MARCO
GABURRI MARIA
GABURRI ROBERTO
GANDOLFI FLAVIO
GATTA MARCO
GIANSAnte MAURO
GIOVANELLI CESARE
GNUTTI MARCO EVANGELISTA
GNUTTI RENATO
GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE
GUSSALLI BERETTA FRANCO
GUSSALLI BERETTA UGO
LAMBERTI ALESSANDRO
MAFFEZZOLI ALESSANDRO
MAGIONAMI ELENA
MARINELLI VALERIO
MARINELLI STEFANO
MAZZETTI PAOLO
MAZZOLDI PAOLO
MINERVA GIUSEPPE
MILANI PIERGIULIO
MIOLLO ANDREA
NESSI FERRUCCIO
OGNIBENE GIANPIERO
OLIVINI GIULIO
OLIVETTI ROBERTO
PASINI EZIO
PASINI PIERGIORGIO
PASOTTI MARIA VITTORIA
PELI OSVALDO
PERLETTI EZIO
PIARDI EZIO
PICCINELLI EUGENIO

PONTIROLI ANGELO
PONZONI GIULIANO
RAMPONI GIULIO
RAMPONI ORESTE
RANGHETTI MAURIZIO
REVERBERI VITTORIO
REBUFFONI ANTONELLA
RIZZINELLI FABIO
RIZZO GIANCARLO
ROTA GUIDO
SBALZER MASSIMILIANO
SBARDOLINI PATRIZIA
SCALVENZI GIUSEPPE
SCHIFFER DAVIDE
SCIO ENRICO
SEDDIO CLAUDIO
SIMONELLI ANGELO
SMORTO ANTONIO
TAGLIETTI GIORGIO
TOMASONI MARIO
TOSI ENNIO
UBERTI GIOVANNI
VALSERIATI FLAMINIO
VINCOLI ARMANDO
VOLPI ALBERTO
ZAPPA SERGIO

foresti
TECNOLOGIA
DEL LEGNO

BAROZZI



ETIQUETA NEGRA
POLO & SPORTSWEAR

BERETTA

Grazie



SCUDERIA BRESCIA CORSE
www.scuderiabresciacorse.it

15° TROFEO AIDO

MEMORIAL MONICA GIOVANELLI GRAN PREMIO ANNALISA GNUTTI

15-16
settembre 2012



«PECCATO PER CHI NON C'ERA».
QUESTO È STATO L'EPIGRAFICO E CENTRATO COMMENTO DI DINO BRUNORI, ORGANIZZATORE DEL TROFEO AIDO, CONOSCIUTO PER ESSERE STATO LA PRIMA MANIFESTAZIONE PER AUTO D'EPOCA NATA ALLO SCOPO DI SOSTENERE GLI IDEALI DELLA DONAZIONE DEGLI ORGANI, PER INIZIATIVA DEL GRUPPO AIDO DI GARDONE VAL TROMPIA.

In un momento nel quale le gare subiscono un calo dei concorrenti, gli organizzatori del Trofeo Aido non hanno temuto di andare contro corrente; mentre tutti corteggiano i "Top Driver" per vederli al via delle proprie manifestazioni, a Gardone Val Trompia hanno deciso di penalizzarli, aumentando del 20% il punteggio da loro ottenuto nelle prove cronometrate. Altra peculiarità dell'evento, in contrasto con gli atteggiamenti antisportivi, è che nessuno

Andrea Vesco e
Andrea Guerini
Fiat 508 del 1934,
primi classificati.



Michele ed Enzo Cibaldi,
padre e figlio, terzi classificati
su Gilco Mariani 1100 Sport
del 1948.



ha potuto fare reclami. Ciò che conta, al Trofeo Aido - la prima manifestazione per auto d'epoca nata esclusivamente per fini benefici, su iniziativa del Gruppo Aido di Gardone V.T. - sono solo tre cose: sostenere gli ideali della donazione degli organi, il divertimento dei concorrenti e la qualità delle vetture partecipanti. Dopo due edizioni tematiche del tutto originali, come l'aver accettato solo vetture di colore verde, bianco o rosso per i 150 Anni d'Italia, quest'anno il tema della gara è stato "Tutti gli amici dell'Aido", nell'intento di raggiungere un importante obiettivo: raccogliere 20.000 Euro per le unità di nefrologia ed ematologia pediatrica dell'Ospedale di Gardone V.T. La novità del 2012 era costituita da un

preambolo, facoltativo per i partecipanti, tenuto sabato 15 settembre, dopo le verifiche all'oratorio di Inzino, frazione gardonese. Su una strada chiusa, che da Inzino sale a Magno, altra frazione del capoluogo valtrumplino, si è disputato il Trofeo Annalisa Gnutti, con una prova di navigazione a media imposta. A vincere la prova, esattamente come il "Trofeo Aido - Memorial Monica Giovanelli" del giorno dopo, sono stati Andrea Vesco e Andrea Guerini a bordo di una Balilla Sport, la Fiat 508 del 1934. I due Andrea, entrambi valtrumplini, pur penalizzati perché Top Driver, hanno così bissato il successo ottenuto lo scorso anno. Sugli ottantasei iscritti, tra i settantanove che »



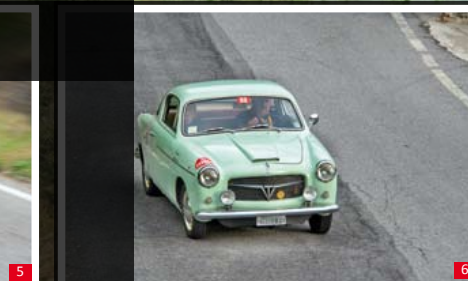
1. La magnifica Ferrari 225 S Vignale del 1952 degli spagnoli Jose Maria Fernandez e Montserrat Andrade
2. Valerio Marinelli e Claudio Gnutti su Osca MT4 2AD del 1954
3. Stefano Marinelli e Paolo Sabbadini, giovanissimi bresciani classificati quarti assoluti su Lancia Aurelia B24 S del 1955



4. Aldo Bonomi e Angelo Simonelli, Lancia Aurelia B24 S del 1955
5. Ugo Gussali Beretta e Donato Benetti, Mercedes Benz 300 SL del 1955

6. Giuseppe e Cristiana Cherubini, Fiat TV Coupé Pininfarina del 1955
7. Mario Tomasoni e Annamaria Morandi, Alfa Maserati Prete del 1948

8. Giulio Olivini e G. Santangelo, Arnolt Bristol Bolide del 1954
9. Osvaldo e Francesco Peli, FIAT 508 S Coppa Oro del 1934





10



11



12



13

si sono presentati alla via c'erano cinque equipaggi svizzeri, due spagnoli e uno statunitense, con molte vetture anteguerra e sport.

Il programma di domenica 16 prevedeva la partenza da Gardone V.T., per risalire la valle verso Marmentino e la Valle Sabbia; di seguito, le vetture hanno costeggiato il Lago d'Idro, superando Ponte Caffaro per raggiungere il Lago di Ledro, dove si è tenuta la sosta pranzo. Dopo la ripartenza, passaggio a Riva del Garda, al passo Ballino, sull'altipiano del Bleggio, al Passo Duron, Tione e Val Giudicarie. La parte conclusiva rientrava nel bresciano, con la salita verso Bagolino e quindi ancora più su, al Passo del Maniva.

In totale, il percorso misurava duecentoventuno km, lungo i quali sono state disputate trenta prove cronometrate.

All'arrivo, come da irrinunciabile tradizione, c'era lo squisito spiedo servito alle premiazioni.

Tutte le classifiche sono disponibili su www.trofeoaido.org II

10. Bruno e Carlo Ferrari, Bugatti T37 del 1927

11. Giuliano Ponzoni e Simone Becchetti, Fiat 1100 TV del 1955

12. Massimo Bettinsoli ed Emanuele Pell, FIAT 508 S Coppa Oro del 1934

13. Roberto e Luigia Gaburri, Abarth 750 GT Zagato del 1957

SPORT, STORIA, CULTURA E SCENARI MOZZAFIATO

IL MEGLIO DELLA SICILIA AL 15° RAID DELL'ETNA

Sfidando la crisi economica, che ha pesantemente falciato le più note gare italiane riservate alle auto storiche, il "Raid dell'Etna" ha riconfermato alla partenza ottanta auto storiche, giunte in Sicilia a bordo della nave dello sponsor "Grandi Navi Veloci". Tra queste, figuravano ben quarantacinque equipaggi stranieri provenienti da varie nazioni (anche da Brasile, Argentina e USA) e dal nord Italia, che si sono concentrate in piazza Parlamento a Palermo dove, per gentile concessione del Presidente dell'Assemblea Regionale Siciliana, i partecipanti sono entrati nel parco chiuso allestito dinanzi al Palazzo Reale dei Normanni.

Il programma della manifestazione prevedeva cinque giorni attraverso alcune delle più belle località della Sicilia.

La partenza è avvenuta Lunedì 24 settembre da Palermo, alla volta della cittadina medioevale di Caccamo, con una serie di prove cronometrate sul tracciato della celebre Termini - Caccamo. A seguire, è stata raggiunta l'Abbazia di Santa Anastasia e quindi, seguendo l'itinerario della

famosa "Targa Florio" e del "Giro di Sicilia", si è arrivati a Santo Stefano di Camastra. Nel pomeriggio, la carovana raggiungeva Portorosa.

Martedì 25 settembre, la giornata è stata dedicata pienamente al turismo: a bordo di una motonave, i partecipanti si sono diretti alla volta delle isole Eolie, toccando dapprima Vulcano. Dopo aver consumato una simpatica "maccheronata eoliana", nel primo pomeriggio si giungeva a Marina Corta sull'isola di Lipari. Qui, seguiti dalle guide turistiche, i partecipanti visitavano l'antica rocca. Il pomeriggio è stato dedicato allo shopping, con lo sponsor ➤





TAG Heuer che donava originali bandane ai partecipanti. Mercoledì 26 settembre, le auto oltrepassavano la dorsale dei Nebrodi a Sella Mandrazzi raggiungendo Castiglione di Sicilia, soprannominata "la città presepe". Al "Golf Club Il Picciolo", due elicotteri da turismo a disposizione di tutti i partecipanti compivano voli sopra il cratere centrale del vulcano Etna, conducendoli a godere uno spettacolo incredibile ed eccezionale, che ben pochi hanno la fortuna di ammirare. Nel pomeriggio, ha preso il via una nuova serie di prove cronometrate che si svolgevano sul tipico percorso della "Mareneve", la bella provinciale così chiamata perché conduce dalla

costa ionica alle vette vulcaniche. Giovedì 27 settembre, turismo e sport dominavano la quinta giornata del raduno. In mattinata, ci si recava ad Aidone, in provincia di Enna, per la visita del museo archeologico, nel quale, da qualche anno, fa bella mostra di sé la colossale statua della Venere di Morgantina, divenuta famosa pure per essere stata trafugata in Sicilia, venduta in Svizzera e da qui pervenuta al Paul Getty Museum di Malibù, che la pagò ben 18 milioni di dollari prima di scoprirne l'illegale provenienza, provvedendo a restituirla all'Italia dopo una lunga battaglia legale su scala internazionale. A seguire, gli equipaggi hanno raggiunto l'autodromo di Pergusa. Qui la prova

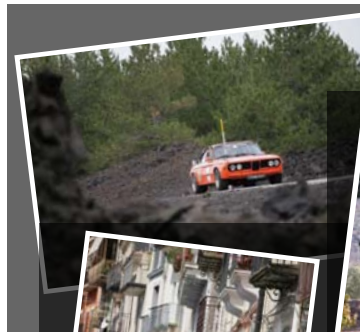
cronometrata era anche destinata a designare i sedici migliori classificati che, nel pomeriggio, avrebbero preso parte a Catania al "Match Race Fred Mello".

Grandi emozioni in circuito, dove due piloti a bordo di altrettante Ferrari 430 Scuderia messe a disposizione dallo sponsor TAG Heuer consentivano

ai partecipanti di provare il

brivido della velocità. In serata, le auto storiche raggiungevano Catania dove, nella centralissima piazza Giovanni Verga, prendeva vita il "Match Race Fred Mello". A conclusione delle ripetute sfide ad eliminazione diretta, Mario Crugnola prevaleva su Roberto Grillo, conquistando il "Grand Prix Fred Mello".

A seguire si svolgeva la "Coppa delle Dame" »



"TAG Heuer", particolare kermesse riservata ad equipaggi interamente femminili appositamente costituiti tra le donne partecipanti al Raid. A prevalere era la Jaguar XK 150 dell'equipaggio tedesco Fiermann-Stegemann, davanti alla Jaguar E Type di Peter-Aydin ed alla Austin Healey 100 delle favoritissime Bonzi-Bignetti.

La mattinata di Venerdì 28 settembre prevedeva la cronoscalata all'Etna, con raggiungimento del Rifugio Sapienza. Dopo le prove cronometrate lungo la salita al vulcano, lasciate le auto in sosta, i partecipanti utilizzavano i fuoristrada messi a disposizione dall'organizzazione per raggiungere le alte cime dell'Etna, proprio sotto il cratere centrale. Dopo la sosta pranzo nella settecentesca villa Majorana di Viagrande, gli equipaggi affrontavano l'ultima serie di prove cronometrate che si svolgevano all'interno del Parco Commerciale Le Zagare di San Giovanni La Punta.

Crugnola-De Vitto, dopo aver dominato fin dalla prima prova cronometrata, commettevano una serie di errori che facevano perdere loro la testa della classifica: l'enorme "Trofeo TAG Heuer", accompagnato da due splendidi cronometri Stop Watch Limited Edition, prendeva per la prima volta nella storia di questo Raid la strada dell'oltralpe: Wolfgang e Barbara Stegemann, con una gara attenta e sorniona, condotta a bordo della loro rossa Jaguar XK 120, si aggiudicavano il Raid dell'Etna 2012, precedendo la Porsche 911 S 2,7 degli ottimi Grillo-Zari e l'Austin Healey 100 dell'equipe Fred Mello condotta da Bonzi-Bignetti.

Quinta posizione per l'altra Jaguar XK120 dei tedeschi Erkan e Jennifer Aydin. Rispettivamente in sesta e nona posizione, Chiodi-Degli Esposti e Calvini-Lanteri, mentre in decima posizione chiudeva l'unico equipaggio siciliano in gara, Palermo-Lo Faro.

La serata si chiudeva con la cena di gala che si svolgeva nel giardino pensile dello spettacolare Palazzo Manganelli di Catania, dove avveniva anche la premiazione del "Gentlemen Driver Lufthansa", particolare kermesse nella quale la compagnia aerea tedesca, da anni sponsor della manifestazione siciliana, mette in palio dei biglietti aerei per rotte internazionali per premiare gli equipaggi distintisi per la loro signorilità, educazione e cortesia al volante. Primo premio per l'equipaggio belga Renkin-Cologne davanti a Riccardo Mocchetti e Martha Di Siero.

Sabato 29 settembre, l'ultima giornata del raduno conduceva gli equipaggi nel borgo marinaro di Acì Castello, per la visita al castello normanno a picco sul mare. La premiazione, svoltasi nei giardini di Villa Musmeci a Santa Tecla, segnava la conclusione di questo quindicesimo Raid dell'Etna.

Appuntamento alla 16° edizione del "Raid dell'Etna" che nel 2013 si svolgerà dal 29 settembre al 5 ottobre, lungo un nuovo itinerario sulle strade siciliane "alla scoperta dei luoghi meno noti dell'isola e delle più belle dimore nobiliari". ||





Mauro Giansante e Raffaella De Alessandrini hanno disputato un ottimo Gran Premio Nuvolari con la Ermini 1100 Sport del 1946, condotta anche da Tazio Nuvolari.



Automobile Club d'Italia



1000
MIGLIA

UN CONSIGLIO CON MILLE MIGLIA DI ESPERIENZA...

L'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA PROPONE LA MIGLIORE SOLUZIONE PER GLI APPASSIONATI E I COLLEZIONISTI DI VEICOLI D'EPOCA



ACI VINTAGE: LA TESSERA CHE GARANTISCE VANTAGGI, SERVIZI E RISPARMIO. IDEALE PER AUTO E MOTO D'EPOCA, PERFETTA ANCHE PER LE VETTURE MODERNE.

LA TESSERA **ACI VINTAGE**, AL COSTO DI € 99, OFFRE:

- ⇒ - l'assistenza stradale fino a 10 targhe, non solo di veicoli storici e non solo di proprietà del socio, ma pure di auto moderne di utilizzo quotidiano.
- ⇒ - Tre soccorsi stradali in Italia per i veicoli indicati.
- ⇒ - Traino fino a 50 km.
- ⇒ - Servizi di recupero ed assistenza durante le competizioni di regolarità.
- ⇒ - Servizio "Passione d'Epoca" per il trasporto dei veicoli storici, anche non marcianti, con mezzi e personale qualificato.
- ⇒ - Abbonamento in omaggio al mensile "Ruoteclassiche" (valore 62 Euro).
- ⇒ - Condizioni privilegiate per la polizza RC "Sara Vintage".
- ⇒ - Tariffe agevolate per noleggi in Italia e nel mondo.
- ⇒ - Sconto di € 15,00 sul costo della licenza CSAI per competizioni di regolarità.
- ⇒ - "Medico Pronto" per l'associato e i Suoi familiari in viaggio in Italia.

La tessera **ACI VINTAGE** è l'unica che permette di conciliare le esigenze di tutti i giorni con quelle di utilizzo di veicoli storici. Tutte le altre tradizionali tessere ACI, compresa la "Gold", non consentono alle vetture d'epoca di usufruire dei servizi di recupero ed assistenza.

L'Ufficio Soci e quello Sportivo dell'Automobile Club Brescia sono a Vostra disposizione per qualsiasi informazione.



PERSA E RITROVATA DOPO SESSANT'ANNI LA STORIA VERA DELLA GIAUR 750 DEI DE ANGELIS

LE AUTO SONO STATE SEMPRE UNA GRANDE PASSIONE DELLA FAMIGLIA DE ANGELIS CORVI DI ASCOLI PICENO, TANTO CHE ALCUNI COMPONENTI DELLA FAMIGLIA, GIÀ DAL 1911, ERANO MENZIONATI NELL'ANNUARIO TOURING TRA I POCHISSIMI POSSESSORI DI AUTO DELLA LORO PROVINCIA. NEL 1914, I DE ANGELIS FURONO TRA I FONDATORI DEL LOCALE AUTOMOBIL CLUB. PASSATA UNA GENERAZIONE, I TRE FRATELLI DE ANGELIS - VITO (1920-1978), FRANCESCO (1923-1992) E VINCENZO (1925-1976) - NEGLI ANNI DELL'IMMEDIATO DOPOGUERRA INIZIARONO A GAREGGIARE CON LE AUTO DEI GENITORI.

Nel 1952, Francesco e Vincenzo parteciparono alla 19ma Mille Miglia con una Topolino targata AP11548, arrivando 228esimi assoluti e quarti di classe. Sulle ali dell'entusiasmo, nel 1953, i due coinvolsero anche Vito, l'altro fratello, e il cognato di quest'ultimo, Giovanni Brunori di Corinaldo: tutti e quattro si iscrissero alla 20ma Mille Miglia con due Topolino. Loro madre Anna, si recò a Pescara per assistere al passaggio dei tre figli. Essendo esile di statura, cercava in tutti i modi di farsi largo tra la folla per arrivare alle transenne e poter vedere le auto sfilare. Un uomo, che aveva a fatica conquistato il posto in prima fila, la respinse adducendo il fatto che pure lui stava lì per vedere passare il figlio. Per tutta risposta, la signora Anna gli disse: «Sono d'accordo che lei ne deve vedere uno ma io ne devo vedere tre!» Il signore si ritirò, lasciando il posto alla madre in trepidante attesa di veder passare i tre figli che di lì a poco arrivarono a Pescara. Dopo la gara, decisero di fare il salto di qualità acquistando una vera auto da corsa: una Giaur 750 Sport con motore G1-085 elaborato dai fratelli Giannini di Roma e con telaio Taraschi BT-004. A vendergliela fu l'amico Gustavo Laureati di San Benedetto del Tronto: i fratelli iniziarono, »

alternandosi, a cimentarsi in gare locali e nazionali. La piccola barchetta era stata costruita nella vicina Teramo dal pilota e costruttore locale Berardo Taraschi, fondatore della Urania che, in collaborazione con la Giannini, costruiva vetturette sportive che prendevano il nome dalle iniziali delle due case Gia-Ur. La vettura dei De Angelis era stata immatricolata nel 1950, con la targa TE 6004, per partecipare alla 17ma Mille Miglia, condotta dal pilota abruzzese Italo Arlini Di Brigida. Nel 1951, passò a Laureati che la utilizzò lo stesso anno alla 18ma Mille Miglia, con Elio Celani, e dopo alcuni aggiornamenti della carrozzeria dovuti al cambiamento dei regolamenti, nel 1953, partecipò alla 20ma Mille Miglia in coppia con l'ascolano Amedeo Francescangeli (161 posizione assoluta e 11ma di gruppo). »

In alto:
Ascoli Piceno, 1909
Fides-Brasier nel cortile di casa.

A destra:
Mille Miglia 1952
Francesco sta salendo in auto.

Dall'alto a sinistra:

Salerno 1953
I fratelli Vincenzo e Francesco.

Salerno 1953
Taraschi e la sua Giaur in una pausa.

Mille Miglia 1950
L'equipaggio Arlini Di Brigida -
Pigliacelli su Giaur ad una sosta.

Mille Miglia 1953 - Brescia - da sinistra;
Pietro Laureati, un signore, una signora,
Elio Celani, Giovanni Brunori e i fratelli Vito,
Vincenzo e Francesco De Angelis Corvi.



Da sinistra:

Mille Miglia 1953
Brescia: Laureati e Francescangeli su Giaurow alla partenza.



Mille Miglia 1953
Un passaggio di Laureati e Francescangeli su Giaurow.

Sotto e nella foto grande:
Salerno 1953
Circuito di Salerno Francesco su Giaurow.



Macerata 1953
Circuito della Vittoria, Francesco su Giaurow.



Terni 1953
Circuito dell'Acciaio, Francesco su Giaurow, la partenza.

I fratelli De Angelis non persero tempo: dopo aver testato l'auto in diversi circuiti, si iscrissero alla Mille Miglia del 1954, ottenendo il 156mo posto assoluto e il 12mo di classe.

La Giaurow, ormai vecchiotta, lasciò il posto a una Fiat 1100, con la quale i De Angelis corsero la Mille Miglia del 1955.

In seguito, le corse automobilistiche (ma non la passione per i motori), furono lentamente abbandonate e, quando in famiglia si parlava della Giaurow, tutti ricordavano che era stata scambiata con un'Alfa 1900 di proprietà di Alfredo Tinazzo, il quale, morì a Monza in un grave incidente nel 1959. Tutti credevano e sapevano che Tinazzo fosse morto al volante della Giaurow, motivo per il quale l'argomento veniva evitato.

Molti anni dopo la fine delle sue gare automobilistiche, sono nato nel 1966, quando chiedevo a mio padre Francesco del suo passato corsaiolo, mi raccontava di tutto ma poco o nulla della Giaurow. Ricordo di avergli chiesto dove era finita, ma lui sviava il discorsoconvinto fosse andata distrutta a Monza.

A metà degli anni '80, il nostro glorioso Club 1000 Miglia si era ricostituito e spesso i piloti si ritrovavano per ricordare i vecchi tempi ... quando erano giovani e rampanti. Ricordo di aver conosciuto il mitico Juan Manuel Fangio, il conte Giannino Marzotto, Gigi Villoresi, Consalvo Sanesi, Arrigo Cocchetti, Raoul Patrizi, Cesare Perdisa, Sergio Mantovani, per citarne solo alcuni, in raduni che finivano con sontuose colazioni.

Mio padre scomparve nel giugno del 1992, pochissimi giorni prima di ospitare una riunione ad Ascoli Piceno di soci del Club.

Io avevo solo 26 anni e, nel ricordo delle sue passioni automobilistiche, spesso pensavo di poter un giorno rintracciare qualche auto appartenuta a lui o alla mia famiglia, iniziando a collezionare auto d'epoca continuando la tradizione.

Quasi due decenni più tardi, il 9 aprile dello scorso anno, nel mio garage parlavo di auto di famiglia e altri ricordi motoristici con mio cugino Stanislao, figlio di Vito. Essendo Stanislao nato nel 1948, era l'unico in casa a ricordare qualcosa del periodo corsaiolo della famiglia De Angelis.

Il discorso andò inevitabilmente a finire sulla Giaurow. Anch'egli chiuse il discorso sostenendo il solito: l'auto era andata distrutta a Monza in un

incidente in cui perse la vita Alfredo Tinazzo.

Il tarlo era ripartito e appena tornato a casa mi misi al computer, cercando notizie dell'incidente di Monza. Con mia grande sorpresa, scoprii che Tinazzo era sì deceduto a Monza, ma con una De Sanctis e non con una Giaurow. Trovai addirittura la copertina della Domenica del Corriere che rappresentava l'incidente, confermando che l'auto era una De Sanctis.

Ebbi un sussulto: era domenica e, il lunedì mattina, mi recai subito al PRA di Ascoli Piceno, con una foto della Giaurow dove si leggeva il numero di targa AP 10895.

Una visura rivelò che l'auto era finita nella capitale, con la targa ROMA 305304, nel 1957. La successiva visura con questo nuovo numero di targa mi fece scoprire che l'auto, nel 1999, era tornata nelle Marche essendo stata venduta ad un signore di Moresco, un paesino vicino alla costa adriatica, praticamente a quaranta km in linea d'aria.

Il mio entusiasmo salì alle stelle: mi misi alla ricerca del nominativo, feci alcune telefonate a nomi simili di quel paese e dintorni e, alla fine, venni a sapere che il signore in questione era deceduto nel 2003 e che la moglie aveva ereditato una piccola collezione di auto d'epoca. Rintraciatola con altre telefonate, le raccontai la storia, le mandai l'estratto cronologico ma lei, mi disse che l'auto era stata presa da un tizio subito dopo la morte del marito.

La convinsi a ricevermi e, il 16 aprile, mi recai a Moresco con foto e documenti dell'auto.

La signora mi narrò una triste storia, dicendomi che l'auto le era stata portata via con inganno qualche giorno dopo la morte del marito. In ogni caso, aveva altre auto del marito che mi avrebbe mostrato molto volentieri. Non appena aprì la porta del garage, proprio di fronte a me vidi la Giaurow che era stata di mio padre. La riconobbi immediatamente, forse per il fatto che avevo le foto bene impresse nella mente. L'unica differenza era il colore, perché le immagini che avevo in testa erano in bianco e nero...

Con il cuore in gola, dissi che l'auto che cercavo era quella e non altre. La signora aveva capito male: il nome Giaurow lo aveva scambiato con il nome Jaguar. Si scusò dell'errore, mentre io ero con le lacrime agli occhi per la gioia di aver ritrovato l'auto appartenuta a mio padre e che conoscevo solo per racconti e foto. »



Mille Miglia 1954 - Brescia: Francesco e Vincenzo De Angelis Corvi alla partenza.



Mille Miglia 1954 - Firenze: Francesco e Vincenzo De Angelis Corvi al controllo.



Mille Miglia 1954 - Francesco e Vincenzo De Angelis Corvi ad un controllo.



Mille Miglia 1954 - Pescara: Francesco e Vincenzo De Angelis Corvi alla partenza del controllo.

Foto sotto: **Mille Miglia 1955** - Brescia: Francesco e Vincenzo De Angelis Corvi alla partenza.



L'emozione fu tanta che subito dissi alla signora, senza neanche pensare, che, qualora l'avesse voluta vendere, l'avrei presa a qualsiasi prezzo. Mi rispose che, per correttezza, doveva sentire le altre persone che avrebbero voluto acquistare l'auto prima di me. Era sabato, e mi disse di richiamarla il martedì successivo. Passai due giorni a fantasticare: raccontai in modo entusiasta del ritrovamento a mia moglie, mia madre, mio cugino, i miei fratelli e non ero più in me dalla gioia pur avendo visto le pietose condizioni in cui era stata ridotta l'auto.

Il martedì chiamai ma la signora rimandò la decisione al giorno dopo prolungando la spasmodica attesa. Richiamai il mercoledì mattina ed ebbi la risposta che intimamente aspettavo: me l'avrebbe venduta!

Era il 23 aprile 2011, sabato di Pasqua, quando l'auto alle ore 13 circa fece ritorno ad Ascoli Piceno dopo ben 57 anni!

Dopo una accurata ricostruzione storica e fotografica, con l'aiuto e lo sprone decisivo dell'amico Tazio Taraschi di Teramo, figlio del noto costruttore Berardo, l'auto è stata avviata ad un radicale restauro presso l'officina del promettente restauratore Fabio Lepore di Ascoli Piceno. Con l'aiuto e la grandissima esperienza di Oreste (*socio del Club n.d.r.*) e Francesco Daddario di Chieti, la

Giaur potrà rivivere gli antichi fasti di un'epoca mitica che difficilmente si ripeterà. Il motore, dopo tutti questi anni, è stato riportato all'officina Giannini di Roma, dove fu costruito e poi revisionato.

Proprio qualche giorno fa, ho rinvenuto la ricevuta del 1953 della F.I.I. Giannini quando mio padre portò l'auto per una revisione, pagata la ragguardevole cifra di 2.500 lire. Pochi giorni orsono, il 10 Novembre, il restauro si è concluso, in tempi brevissimi: la Giaur è pronta per essere iscritta alla Mille Miglia 2013, sperando che documenti e omologazioni siano pronti per tempo. ■

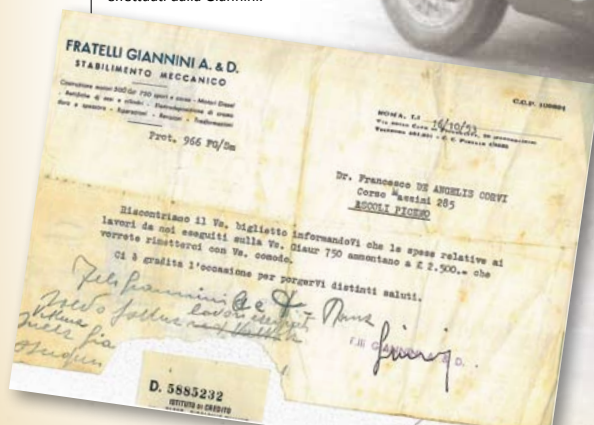


2011: Giuseppe De Angelis al momento del ritrovamento della Giaur.

Foto sotto: **Giuseppe De Angelis**, con il carrozziere Fabio Lepore di Ascoli Piceno, che lo ha assistito e ha contribuito notevolmente al restauro completo dell'auto.



Ricevuta dei lavori effettuati dalla Giannini.



Mille Miglia 1954 - Pescara: Francesco e Vincenzo De Angelis Corvi all'arrivo del controllo.



A 120 ANNI DALLA NASCITA UN NUOVO MUSEO PER TAZIO NUVOLARI

È stato inaugurato a Mantova, nel giorno in cui il grande Tazio Nuvolari avrebbe compiuto 120 anni. Il nuovo museo dedicato al pilota mantovano, simbolo di una città e dell'Italia motoristica quasi come la Ferrari e la Mille Miglia, ha riaperto i battenti, rivelando agli appassionati alcuni segreti e aneddoti del fuoriclasse mantovano.

Dopo quattro anni dalla chiusura della sede originaria nel Palazzo del Podestà, in Piazza Broletto, e dopo quasi un anno dalla fine dell'esposizione temporanea nelle Sale del Capitano, in Piazza Sordello, il Museo ha riaperto i battenti all'interno dell'ex chiesa del Carmelino, in via Giulio Romano.

In tutta onestà, plaudendo agli sforzi dell'Automobile Club di Mantova, si deve dire che - rendendo disponibile questa sede - il Comune di Mantova ha rimediato al torto di aver privato il Museo della sua prima sede, sicuramente più centrale e quindi più fruibile per i numerosi turisti che visitano la città di Virgilio.

La nuova sede, affidata dal Comune all'Automobile Club di Mantova, erede testamentario dei trofei e della memoria di Nuvolari, è stata debitamente ristrutturata al fine di adeguare i locali dell'ex Archivio Storico a luogo di conservazione e fruizione delle memorie del "Mantovano volante".

I lavori, condotti su progetto dell'architetto Franco Mondadori, sono stati interamente finanziati dall'associazione "Amici del Museo Tazio Nuvolari Onlus" a cui hanno aderito molti privati e aziende mantovane. Il risultato è un dono alla cittadinanza ma anche a tutti gli appassionati del mondo dei motori che non solo potrà finalmente rivivere le gesta sportive di Nivola ma anche visitare un edificio storico rinascimentale, fino ad ora inaccessibile al pubblico.

All'interno del museo, che sicuramente non brilla per dimensioni e spazi dedicati al pubblico (la mancanza di fondi ha impedito la realizzazione di un soppalco che avrebbe radicalmente cambiato l'area espositiva), ci



Il Sindaco di Mantova, Sodano, il Presidente di ACI Mantova, Pascal e l'architetto Mondadori, che ha curato l'allestimento.

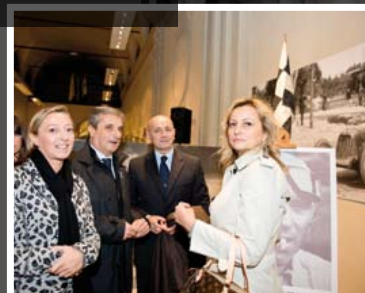
sono però i cimeli che hanno contraddistinto la carriera del "Nivola": il Museo Alfa Romeo ha prestato un'Alfa Romeo P3, la monoposto da competizione che Nuvolari utilizzò in diverse manifestazioni, mentre dagli archivi storici sono emersi anche trofei (dalle coppe della Mille Miglia fino a quelle della Targa Florio) e oggetti personali del pilota: su tutti, la famosa tartaruga, divenuta simbolo di Nuvolari, ricevuta in dono da Gabriele D'Annunzio, con una dedica particolare: «L'animale più lento all'uomo più veloce».

Parole che convinsero Nuvolari a fare della tartaruga il suo simbolo, sovrapponendo le sue iniziali. Non è stata invece esposta la tessera di associazione al nostro Club: nel 1949, anno di fondazione, Tazio ricevette la tessera numero 3. Un oggetto che probabilmente è sepolto in qualche archivio dell'Ac di Mantova. Nelle teche mantovane c'è però un oggetto che lega Nuvolari al nostro Club: si tratta della placca nostro simbolo da attaccare al radiatore, che ogni socio riceveva in dono con il proprio nome scritto all'interno della Freccia con volante.

Grazie all'intervento del nostro socio Gigi Medeghini, già curatore del Museo Nuvolari e Direttore sia di ACI Brescia, sia di ACI Mantova, il nostro Club ha allacciato un cordiale rapporto di collaborazione con il Museo mantovano, iniziato con la scorsa edizione della Coppa Franco Mazzotti. ■



Sopra: Renzo Castagneto, Tazio Nuvolari e Aymo Maggi.



Sinistra: Daniela Visconti della comunicazione di Eberhard, Marco Marani e Luca Bergamaschi, organizzatori del Gran premio Nuvolari e Barbara Monti presidente di Eberhard & Co.

Sotto: Alberto Marengi, figlio del socio fondatore Franco, e Gigi Medeghini vicepresidente di ACI Mantova.



RIEVOCAZIONE DEL 1° GRAN PREMIO BRESCIA 1940

IV^a COPPA FRANCO MAZZOTTI

BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA

9 Giugno 2012



Quattro edizioni e una gara che ormai sta diventando sempre più una classica dell'automobilismo storico: non solo per la nobiltà della rievocazione, il Gran Premio Brescia della Mille Miglia, ma pure per il palmarés dei partecipanti e la competitività delle prove. Dalla prima edizione "turistica", con pochi passaggi sul pressostato, la Coppa Mazzotti di strada ne ha fatta parecchia: molto di più dei km del triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, che costituisce lo zoccolo duro del percorso. Quest'anno c'erano parecchi tra i migliori regolaristi italiani: il "re" Giuliano Canè, con le dieci Mille Miglia in bacheca, Gigi Fortin, con decine di trionfi in giro per l'Italia, e Bruno Ferrari, Alessandro Gamberini, Ezio Salvato, Michele Cibaldi e Alberto Riboldi.

Quarantaquattro prove e una sfida all'ultimo passaggio: nella classifica che tiene conto dell'anno di costruzione della vettura si è imposto Fortin, che ha preceduto Ferrari e Canè. Considerando solo le penalità, la classifica subisce qualche variazione: Fortin resta primo, davanti a Cibaldi e Salvato. Tra le "Dame", la vittoria è andata a Luisa Pedretti e Carla Bonomelli, su una Mini Cooper del 1972.



COPPA FRANCO MAZZOTTI

STORIA, SPORT E OSPITALITÀ

La rievocazione del 1° Gran Premio Brescia, corso sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova, valido per la Coppa delle Mille Miglia del 1940, si è chiusa con la vittoria di un equipaggio di casa, Pier Luigi Fortin e Laura Pilè su MG TA del 1936. La corsa celebrava la settantaduesima ricorrenza della vittoria ottenuta nel 1940 da Fritz Huschke von Hanstein con la berlinetta BMW 328 Touring.

Dopo le tre precedenti edizioni, nel 2012 la Coppa Franco Mazzotti si è presentata come gara di regolarità classica, tecnicamente impegnativa per i concorrenti in virtù delle 44 Prove Cronometrate e dei 5 Controlli Orari, distribuiti in 272 km di percorso.

Tutte le prove, sette delle quali su fondo sterrato, sono state disputate su strade private o completamente chiuse al traffico.

In soli quattro anni, la Coppa Franco Mazzotti si è costruita una solida reputazione; pur in un momento di grande crisi - con molte gare annullate e altre con pochi partecipanti - all'edizione del 2012 si sono iscritte circa settanta vetture, molte delle quali di qualità elevatissima: citazione d'obbligo per l'Alfa Romeo 6C 1750 GS, la Bugatti T37, la Ferrari 250 TDF, la OM Sport 665 TT Superba, la Zanussi Fiat 750 Sport, la Rally NC Sport, la Florida Fiat Morettini, le MG TA e PA, l'Aston Martin DB2, la Lotus 11 e le Siata Daina Super Sport.

«Belle auto, una tradizione e un passato

storico di primordine, grande attenzione sia per i concorrenti che privilegiano gli aspetti sportivi - con tante prove cronometrate - sia per chi preferisce quelli turistici, con numerose soste gastronomiche nei 271 km di percorso nella pianura Padana». A parlare è Paolo Mazzetti, segretario del Club Mille Miglia, che prosegue: «Blasone e tradizione del nostro Club imponevano stile, sportività ed estrema efficienza; disputare 44 prove nell'arco di otto ore, fornendo la classifica in tempo reale, è stato possibile solo con un grande sforzo. Ciò che più mi piace della Coppa Mazzotti 2012 è il clima di serena sportività e amicizia che da molto tempo latita in questo tipo di manifestazioni. Tutto ciò si è verificato grazie all'estrema correttezza di tutti i concorrenti e alla professionalità »



Michael Cibaldi e Andrea Costa, con la Gilco 1100 Sport, davanti a Villa Mazzotti.



Silvio ed Elena Dell'Aglio sulla loro splendida Alfa 6C 1750 GS del 1930.

TEMPO NOTTE

NOVAMOBILI



dei cronometristi della Crono Car Service - Auto Consult e degli Officiali di Gara dell'ACI Brescia».

Come da tradizione del Club Mille Miglia, il programma prevedeva che, nei trasferimenti, i concorrenti potessero procedere alla scoperta del territorio, con qualche sosta di ristoro, utile anche per conoscere la gastronomia locale e socializzare con gli altri concorrenti, come avvenuto a Isola Dovarese e a Mantova.

Per gli organizzatori, la manifestazione doveva proporre un mix tra sport, tradizione automobilistica e la valorizzazione del territorio e dei suoi prodotti. «I principali obiettivi delle nostre gare sono questi: rievocare la grande epopea della nostra storia, offrire una componente sportiva impegnativa e selettiva e coccolare i concorrenti nei tratti di trasferimento», ha commentato il vicepresidente del Club Mille Miglia, Alfredo Coppelotti.

Tuttavia, in questo periodo, chi indice e chi prende parte a manifestazioni sportive non può scordarsi di chi deve confrontarsi con il terremoto.

Così, al Club Mille Miglia hanno deciso di fare qualcosa di concreto: su tutte le vetture in gara è stato posto un adesivo che invitava a partecipare a una sottoscrizione; in più, prima delle premiazioni, sono stati posti all'asta alcuni cimeli del Gran Premio Brescia, la Mille Miglia del 1940 sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova, che la Coppa Mazzotti rievoca ogni anno. Con grande sensibilità, Fashion



I "Fantastici Quattro" del Club: Giovanni Corazza, Alfredo Coppelotti, Mario Omati ed Eros Crivellari.

District, il centro commerciale di Mantova che durante il giorno aveva ospitato la gara, ha aumentato la sponsorizzazione, per contribuire alla sottoscrizione. Alla fine, la cifra ricavata da devolvere è stata di oltre 5.000,00 Euro.

«In verità - spiega Mario Omati, allora l'altro vicepresidente del Club, oggi Presidente - avevamo pure ipotizzato di sospendere o rinviare la corsa, ma i nostri amici delle provincie di Modena, Ferrara e Mantova ci hanno invitato a non desistere».

A chiarire lo spirito di alcuni partecipanti provenienti dalle zone colpite, è giunta un'e-mail di Cristian Stove, uno dei tanti costretti a sfollare da casa propria: «Nonostante i disagi del terremoto (davvero tanti) domattina prenderò la mia auto e mi metterò in strada, con la mia navigatrice, con destinazione Brescia. Sarà un'occasione certa e gradita per provare a toglierli di dosso - e dai nervi - quest'ansia da infinite scosse che dal 20 maggio non vogliono cessare. Preparate un premio speciale per i concorrenti terremotati».

Venerdì 8 giugno, in Piazza della Vittoria a Brescia, al termine della prima sessione delle verifiche, ai concorrenti è stato offerto un aperitivo al Caffè Impero, proprio come accade »



Valerio Marinelli e Pierdante Armenio, nel parco di Villa Mazzotti con la Lancia Aurelia B24 Spider del 1955.

Club della "Mille Miglia,,

FRANCO MAZZOTTI

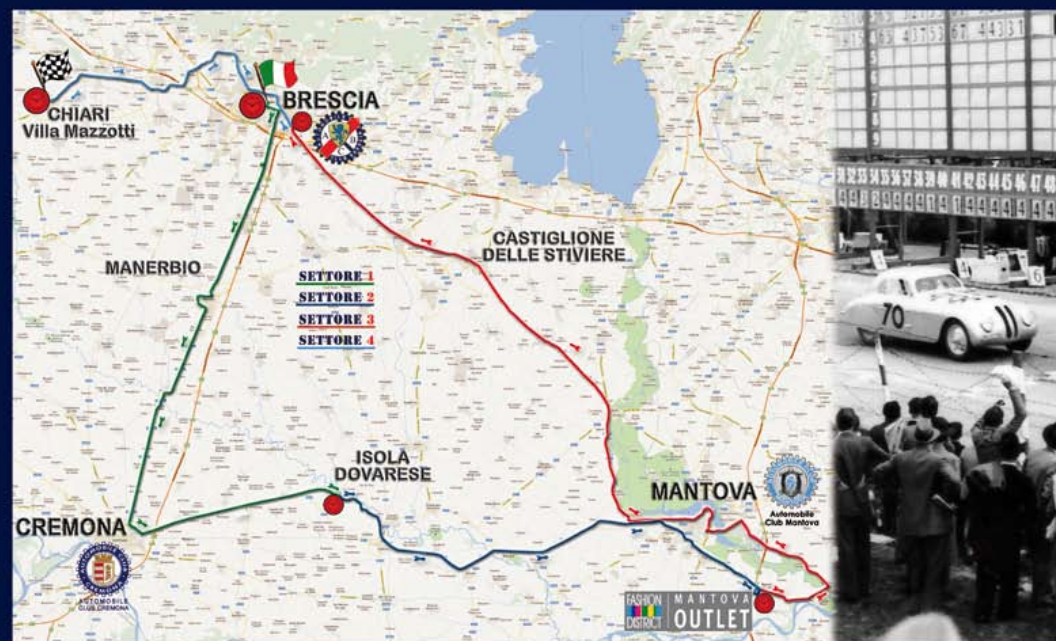
FONDATA NEL 1949



IV^a COPPA FRANCO MAZZOTTI

Rievocazione del 1° Gran Premio Brescia 1940

BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA



Gara di Regolarità Classica a Calendario Nazionale CSAI PROGRAMMA:

VENERDÌ 8 GIUGNO (FACOLTATIVO)

Ore 17:00 - 19:30
Verifiche ante gara in Piazza della Vittoria, Brescia.

Ore 20:00
Aperitivo con visita guidata alle Piazze di Brescia.

Ore 20:45
Cena con piatti tipici bresciani centro storico.

SABATO 9 GIUGNO

Ore 7:30 - 8:45
Verifiche ante gara in Piazza della Vittoria, Brescia.

Ore 9:30 - C.O. 1 - Partenza.
Partenza della prima vettura da Piazza della Vittoria, Brescia.
- Prove cronometrate a San Zeno.
- Prove cronometrate a Manerbio. Trofeo Gino Munaron.

Ore 12:00 - C.O. 2.
Sosta aperitivo in Piazza Matteotti a Isola Dovarese (CR).
- Prove Cronometrate nel Parco dell'Oglio.

Ore 13:00
Arrivo a Bagnolo San Vito (MN), Mantova Outlet.
- Prove Cronometrate nell'area Fashion District.
Colazione a buffet.

Ore 14:15 - C.O. 3 - Ripartenza.
- Prove Cronometrate nell'area Fashion District.

Ore 15:00
Sosta in Viale Te, Mantova. Visita al nuovo Museo Tazio Nuvolari.
- Prove Cronometrate a Castiglione delle Stiviere.

Ore 18:00 - C.O. 4
Sosta aperitivo all'Automobile Club Brescia.
- Prove Cronometrate.

Ore 18:45 - C.O. 5 - Arrivo.
Arrivo a Villa Mazzotti, residenza di Franco Mazzotti, a Chiari (BS).
- Trofeo Raoul Patrizi, Prove Cronometrate nel Parco di Villa Mazzotti.
Ore 20:00
Cena a Villa Mazzotti. Premiazioni e musica dal vivo.



COPPA FRANCO MAZZOTTI



A sinistra: Le vetture pronte al via in Piazza della Vittoria.
Sotto: I campionissimi **Giuliano e Lucia Canè** preparano la loro Lancia Aprilia.



al Gran Premio Brescia del 1940. La quarta Coppa Franco Mazzotti ha preso il via il mattino successivo, sabato 9 giugno, come sempre da Piazza della Vittoria, per percorrere il Gran Premio Brescia del 1940, sul classico tracciato Brescia-Cremona-Mantova-Brescia. Come tradizione, a metà strada i concorrenti hanno goduto di una sosta ristoratrice nella bella Piazza Matteotti di Isola Dovarese, da dove hanno preso il via le Prove Cronometrate nelle stradine sterrate del Parco dell'Oglio, fino a Piadena. Da qui le auto si sono trasferite al Mantova Outlet, dove Fashion District ha offerto il pranzo. Arrivo e premiazioni hanno avuto come cornice Villa Mazzotti a Chiari, la residenza del fondatore della Mille Miglia, scomparso in un'operazione di guerra nel 1942, abbattuto con il suo aereo sul Canale di Sicilia. Aymo Maggi, Giovanni Canestrini e Renzo Castagneto - i tre fondatori superstiti - vollero intestare all'amico Franco Mazzotti sia la loro corsa, che dal 1947 divenne Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti, sia il Club Mille Miglia, sorto nel 1949. Nel parco della magione dei Mazzotti (proprietari, negli anni '20, anche dell'Isotta Fraschini) si è svolto il Trofeo Raoul Patrizi, dedicato all'ideatore della gara, scomparso

la sera antecedente la prima edizione, nel 2009. Per la cronaca, a vincere sono stati Pier Luigi Fortin e Laura Pilè, su MG TA del 1936, seguiti da Bruno e Carlo Ferrari, Bugatti 37 del 1927 e da Giuliano e Lucia Canè, Lancia Aprilia 1938. A premiarli, è stato il Senatore Filippo Berselli, dopo aver disputato la gara con una Porsche 356. Al volante di una Mini Cooper Export del 1972, Luisa Pedretti e Carla Bonomelli hanno vinto la Coppa delle Dame, mentre il Trofeo Raoul Patrizi è andato a Ezio e Filippo Salviato, Lancia Aprilia del 1939, che nelle sei prove nel magnifico parco di Villa Mazzotti hanno fatto registrare solo 19 penalità. Il Trofeo Gino Munaron, dedicato al campione ex Vicepresidente del Club Mille Miglia è stato vinto dai coniugi Canè, con solo 18 penalità in sette prove. Il Trofeo F.lli Zeneri, piloti bresciani degli anni '50, è andato a Michele Cibaldi e Andrea Costa, su Gilco Mariani Fiat 1100 Sport, che hanno fatto registrare tempi straordinari: 9 centesimi di penalità complessivi in sette prove cronometrate. **II**



Silvano Barbiero e Andrea Rossi su Triumph TR2 Sport del 1955.

A sinistra: Nel Parco dell'Oglio, l'Aston Martin di **Masetti Zannini-Cherubini** segue la Zanussi FIAT 750 Sport di Minussi-Rizzo.



Come ad Abingdon, sede del Morris Garage, nell'Oxfordshire: la MG PA del 1934 di Angelo Facchinetti e Marco Rota, seguita dalla MG PB del 1936 di Max e Federico Bontempi

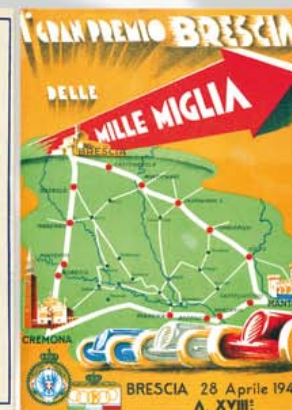
RINGRAZIAMENTI

I nostri primi ringraziamenti sono indirizzati alle aziende che hanno sponsorizzato la manifestazione, certamente più per amicizia e comune passione che per investimento pubblicitario: Fashion Discript - Mantova Outlet, Banco di Brescia, BMW Italia, OMR, Novamobili, Banco di Brescia, Estral, Metra, Moncini Industrie, Silvio Dell'Aglio, Motorclassica, Ietic e OLC. Grazie al senatore Filippo Berselli, in gara con una Porsche, la Coppa Franco Mazzotti ha goduto del Patrocinio del Senato della Repubblica Italiana. Oltre che a tutte le amministrazioni comunali dei comuni attraversati, una particolare riconoscenza la rivolgiamo alle amministrazioni di Chiari, Castiglione delle Stiviere e Isola Dovarese. In particolare, oltre che ai Sindaci, grazie a Emanuele Arrighetti (Chiari) ed Enrico Baetta (Isola Dovarese). Un doveroso ringraziamento all'Automobile Club di Mantova e al nostro socio Gigi Medeghini, curatore del Museo Tazio Nuvolari, che ha donato un biglietto d'ingresso al museo a tutti i concorrenti. Identica gratitudine la esprimiamo all'Automobile Club di Brescia, nelle persone del Presidente Aldo Bonomi e del Vicepresidente Roberto Gaburri, del Direttore Dott.ssa Eleonora Vairano e del

Presidente del Comitato Organizzatore delle Competizioni Gianpiero Belussi: oltre ad ospitare il Club - fin dalla fondazione - ci hanno fornito ogni supporto logistico richiesto, co-organizzando la corsa.

Un grazie di cuore a Valerio Prignachi, Presidente della Commissione Sportiva dell'ACI Brescia, che come sempre ci è stato vicino nell'organizzazione. Grazie pure a Paolo Tomaselli, responsabile dell'Ufficio Sportivo dell'ACI Brescia, che si mette a disposizione con l'entusiasmo di un vero appassionato.

Infine, grazie a Anna Vitale e a tutti i collaboratori del Club, al Direttore di Gara Claudio Lazzari, al Giudice Unico Giuseppe Scutari, ai medici Dott. Graziano Guerini e Dott. Claudio Ascolti, ai Commissari di Percorso e ai Cronometristi che, con il loro impegno, ci hanno consentito di divertirci. II



Luisa Pedretti prepara la Mini Cooper Export del 1972



Piazza Matteotti a Isola Dovarese.



IV^ COPPA FRANCO MAZZOTTI



RIEVOCAZIONE
GRAN PREMIO BRESCIA 1940



I ♥ EMILIA

IL CLUB MILLE MIGLIA E FASHION DISTRICT
INVITANO AD EFFETTUARE UNA

DONAZIONE A FAVORE DEI CENTRI COLPITI:

BANCO DI BRESCIA - FILIALE BS 24

conto corrente intestato a:

FONDAZIONE DELLA COMUNITA' BRESCIANA ONLUS

IBAN: IT 46 X03500 11260 000000021600

causale:

TERREMOTO 2012



CLUB 1000 MIGLIA



ietic
sistemi di comunicazione

SOCIETA' AUTORIZZATA
DAL MINISTERO DELLE
TELECOMUNICAZIONI

**impianti
telefonici**

voip

skype

**cablaggio
strutturato**

armadio di rete

fibra ottica

wi-fi

EVITA LE SANZIONI:

AFFIDATI SOLO A SOCIETA' AUTORIZZATE

chiari (bs) - tel: 030.7101672 - www.ietic.it



1 BUGATTI 37 del 1927, Ferrari Bruno - Ferrari Carlo



3 ALFA ROMEO 6 C 1750 GS del 1930, Dell'Aglio Silvio - Dell'Aglio Elena



2 OM SPORT 665 TT
SUPERBA del 1928,
Gaburri Roberto -
Tonolini Luigia



4 RALLY NC SPORT del 1933, Bocelli Valerio - Bonetti Daniele



5 MG PA del 1934, Facchinetti Angelo - Rota Marco



6 MG PB del 1936, Bontempi Max - Bontempi Federico



7 FIAT 508 SPORT del 1934, Peli Osvaldo - Peli Francesco

8



8 MG TA del 1936, Fortin Pier Luigi - Pilè Laura



10 FIAT MORETTINI 508 S del 1936, Riboldi Alberto - Riboldi Riccardo



12 LANCIA APRILIA del 1939, Salviato Ezio Martino - Salviato Filippo



11 LANCIA APRILIA del 1938, Canè Giuliano - Galliani Lucia



14 MERCEDES 280 del 1982, Specchia Silvestro - Specchia Marco

15



15 GILCO FIAT 1100 SPORT del 1948, Cibaldi Michele - Costa Andrea



16 HEALEY SILVERSTONE del 1950, Scio Enrico - Ravani Paola



19 ZANUSSI FIAT 750 SPORT del 1948, Minussi Corrado - Rizzo Giuseppe



21 JAGUAR XK 120 del 1950, Murru Giovanni - Destro Castaniti Massimo



22 JAGUAR XK 120 del 1951, Vincoli Armando - Vincoli Maria Laura



23 ASTON MARTIN DB 2 del 1951, Masetti Zannini Francesco - Cherubini Luigi



24 SIATA DAINA del 1952, Tosi Ennio - Ballini G.Luca



25 SIATA DAINA SUPER SPORT del 1952, Gandolfi Flavio - Savoldi Giacinto



26 JAGUAR XK 120 del 1953 Gatta Marco - Maffina Luigi



27 TRIUMPH TR2 LONG DOOR del 1953, Federici Piernarciso - Palini Stefano



28 ALFA ROMEO del 1900 del 1953, Prignachi Valerio - Damini Maddalena



29 PORSCHE 356 del 1954, Iacovelli Walter Maria - Bertoletti Teresina



31 LANCIA AURELIA B24 SPIDER del 1955, Marinelli Valerio - Armenio Pierdante



30 JAGUAR XK 120 OTS del 1954, Cristiano Paolo Cesare - Colpani Mattia



33 TRIUMPH TR2 SPORT del 1954, Accerrenzi Valerio - Pirani G.Battista



34 JAGUAR XK 120 OTS del 1954, Luzzago Nicolò - Luzzago Ottavio



35 PORSCHE 356 SPEEDSTER del 1955, Stove Henrich Cristian - Berloni Manuela



36 PORSCHE 356 PRE A del 1955, Girardi Alessandro - Masellini Simonetta



37 TRIUMPH TR2 SPORT del 1955, Barbiero Silvano - Rossi Andrea



38 FIAT 1100 TV del 1955, Ponzoni Giuliano - Becchetti Simone



39 LANCIA AURELIA B24 SPIDER del 1955, Rossi Fabrizio - Finadri Giorgio



40 PORSCHE SPEEDSTER del 1955, Marinelli Stefano - Bonometti Carlo



41 PORSCHE 356 SPEEDSTER del 1955, Alberti Giancarlo - Besenzone Matteo



42 FIAT 1100/103B del 1956, Arcieri Francesco - Grigolo Antonella



43 TRIUMPH TR 3 del 1956, Paoletti Marco - Melzani Anna



44 PORSCHE 356 A T1 del 1956, Bachechi Franco - Accorsi Davide



45 TRIUMPH TR3 del 1956, Bontempi Alessandro - Travagliati Maria



46 LANCIA AURELIA B20 del 1955, Nolli Paolo - Rebuffoni Lina



47 FERRARI 250 TDF del 1957, Crivellari Eros - Gallorini Francesco



48 PORSCHE 356 A COUPE' del 1957, Zanella Nicola - Marzola Luca



49 AUSTIN HEALEY 100 6 del 1957, Romano Alberto - Romano Federico



50 MG A 1600 del 1960, Rebuffoni Antonella - Treccani Daniele



51 LOTUS ELEVEN del 1957, Cavalli Arturo - Pezzotti Petronilla



52 AUSTIN HEALEY del 1955, Battagliola Domenico - Gatti Miriam



53 ALFA ROMEO GIULIETTA del 1957, Gamberini Alessandro - Marani Andrea



54 MG A ROADSTER del 1958, Mellacca Attilio - Pagani Lauro



55 AUTOBIANCHI BIANCHINA del 1960, Amenduni Gresele - Fantini Stefano



58 PORSCHE 356 del 1965, Berselli Filippo - Milani Piergiulio



56 AUTOBIANCHI A112 del 1979, Barcella Guido - Ghidotti Ombretta



57 FORD LOTUS CORTINA del 1965, Krehle Manfred - Bogenriedere Silvia



59 TRIUMPH SPITFIRE MK 2 del 1965, Tomaselli Paolo - Beretta Marco



60 FIAT 124 SPORT SPIDER del 1967, Battagliola Giuseppe - Mantelli G. Paolo



61 FIAT DINO del 1967, Rizzardi Paolo - Procuranti Marco



63 BMW 1502 del 1975, Rancati Ugo - Belisomo Maurizio



64 BMW 2002 TII del 1973, Prodham Sergio - De Monte Mario



66 MINI COOPER del 1973, Cherubini Giuseppe - Cherubini Cristiana



67 PORSCHE CARRERA del 1973, Benetti Donato - Cocca Luigi Angelo



69 ABARTH SCORPIONE S del 1969, Coppellotti Alfredo - Paoletti Paola



68 MINI COOPER EXPORT del 1972, Pedretti Luisa - Bonomelli Carla



71 PORSCHE 911 del 1979, Bellingeri Francesco - Piccoli Febea

Classifica Assoluta Top Car (con coefficiente anno vettura) **COPPA FRANCO MAZZOTTI - Trofeo Fashion District - BRESCIA, 9 GIUGNO 2012**

Pos. TOP	Pos. PEN	N°	EQUIPAGGIO	VETTURA TIPO	ANNO	Pos.	RAGG.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
1	1	8	Fortin Pier Luigi - Pilè Laura	MG TA	1936	Top 1°	I°	1°	5.796	161
2	5	1	Ferrari Bruno - Ferrari Carlo	BUGATTI 37	1927	A 1°	I°	2°	6.390	213
3	4	11	Canè Giuliano - Galliani Lucia	LANCIA APRILIA	1938	Top 4°	I°	3°	7.372	194
4	3	12	Salviato Ezio - Salviato Filippo	LANCIA APRILIA	1939	Top 3°	I°	4°	7.410	190
5	2	15	Cibaldi Michele - Costa Andrea	GILCO FIAT 1100 SPORT	1948	Top 2°	II°	1°	8.880	185
6	8	7	Peli Osvaldo - Peli Francesco	FIAT 508 SPORT	1934	A 3°	I°	5°	9.656	284
7	9	10	Riboldi Alberto - Riboldi Riccardo	FIAT MORETTINI 508 S	1936	A 4°	I°	6°	10.944	304
8	7	52	Battagliola Domenico - Gatti Miriam	AUSTIN HEALEY	1955	n.c. 1°	II°	2°	14.245	259
9	16	4	Bocelli Valerio - Bonetti Daniele	RALLY NC SPORT	1931	n.c. 4°	I°	7°	17.670	570
10	6	63	Rancati Ugo - Belisomo Maurizio	BMW 1502	1975	A 2°	VI°	1°	18.000	240
11	10	26	Gatta Marco - Maffina Luigi	JAGUAR XK 120	1953	B 1°	II°	3°	19.557	369
12	12	38	Ponzoni Giuliano - Becchetti Simone	FIAT 1100 TV	1955	C 1°	II°	4°	25.135	457
13	14	24	Tosi Ennio - Ballini G. Luca	SIATA DAINA	1952	B 3°	I°	5°	25.896	498
14	24	2	Gaburri Roberto - Tonolini Luigia	OM SPORT 665 TT SUPERBA	1928	n.c. 10°	I°	8°	28.860	962
15	11	60	Battagliola Giuseppe - Mantelli G. Paolo	FIAT 124 SPORT SPIDER	1967	n.c. 2°	V°	1°	29.413	439
16	15	42	Arcieri Francesco - Grigolo Antonella	FIAT 1100/103B	1956	n.c. 3°	II°	6°	30.184	539
17	17	19	Minussi Corrado - Rizzo Giuseppe	ZANUSSI FIAT 750 SPORT	1948	n.c. 5°	II°	7°	33.072	689
18	13	66	Cherubini Giuseppe - Cherubini Cristiana	MINI COOPER	1973	B 2°	VI°	2°	34.456	472
19	26	5	Facchinetti Angelo - Rota Marco	MG PA	1934	n.c. 11°	I°	9°	40.426	1.189
20	19	40	Marinelli Stefano - Bonometti Carlo	PORSCHE SPEEDSTER	1955	n.c. 7°	II°	8°	42.900	780
21	20	29	Iacovelli Walter Maria - Bertoletti Teresina	PORSCHE 356	1954	C 2°	II°	9°	45.036	834
22	21	35	Stove Henrich Cristian - Berloni Manuela	PORSCHE 356 SPEEDSTER	1955	n.c. 8°	II°	10°	46.860	852
23	23	27	Federici Piemarciso - Palini Stefano	TRIUMPH TR2 LONG DOOR	1953	n.c. 9°	II°	11°	49.714	938
24	22	49	Romano Alberto - Romano Federico	AUSTIN HEALEY 100 6	1957	C 3°	II°	12°	52.896	928
25	18	64	Prodani Sergio - De Monte Mario	BMW 2002 TII	1973	n.c. 6°	VI°	3°	55.261	757
26	28	43	Paoletti Marco - Melzani Anna	TRIUMPH TR 3	1956	n.c. 13°	II°	13°	69.272	1.237
27	29	37	Barbiero Silvano - Rossi Andrea	TRIUMPH TR2 SPORT	1955	C 4°	II°	14°	70.565	1.283
28	30	31	Marinelli Valerio - Armenio P. Dante	LANCIA AURELIA B24 SPIDER	1955	n.c. 14°	II°	15°	70.620	1.284
29	25	61	Rizzardi Paolo - Procuranti Marco	FIAT DINO	1967	B 4°	V°	2°	78.658	1.174
30	33	33	Accerenz Valerio - Pirani G. Battista	TRIUMPH TR2 SPORT	1954	n.c. 16°	II°	16°	82.404	1.526
31	32	39	Rossi Fabrizio - Finadri Giorgio	LANCIA AURELIA B24 SPIDER	1955	B 5°	II°	17°	82.940	1.508
32	36	21	Muru Giovanni - Destro Castaniti Massimo	JAGUAR XK 120	1950	D 1°	II°	18°	83.400	1.668
33	34	41	Alberti Giancarlo - Besenconi Matteo	PORSCHE 356 SPEEDSTER	1955	n.c. 17°	II°	19°	85.415	1.553
34	51	3	Dell'Aglio Silvio - Dell'Aglio Elena	ALFA ROMEO 6 C 1750 GS	1930	n.c. 30°	I°	10°	92.580	3.086
35	38	23	Masetti Zannini Francesco - Cherubini Luigi	ASTON MARTIN DB 2	1951	n.c. 20°	II°	20°	94.044	1.844
36	39	22	Vincoli Armando - Vincoli Maria Laura	JAGUAR XK 120	1951	n.c. 21°	II°	21°	98.532	1.932
37	35	55	Amenduni Gresele - Fantini Stefano	AUTOBIANCHI BIANCHINA	1960	n.c. 18°	III°	1°	98.940	1.649
38	31	67	Benetti Donato - Cocca Luigi Angelo	PORSCHE CARRERA	1973	n.c. 15°	VI°	4°	99.645	1.365
39	27	14	Specchia Silvestro - Specchia Marco	MERCEDES 280	1982	n.c. 12°	VII°	1°	99.794	1.217
40	40	51	Cavalli Arturo - Pezzotti Petronilla	LOTUS ELEVEN	1957	n.c. 22°	II°	22°	120.555	2.115
41	41	36	Girardi Alessandro - Masellini Simonetta	PORSCHE 356 PRE A	1955	D 2°	II°	23°	121.440	2.208
42	46	25	Gandolfi Flavio - Savoldi Giacinto	SIATA DAINA SUPER SPORT	1952	n.c. 26°	II°	24°	121.576	2.338
43	44	45	Nolli Paolo - Rebuffoni Lina	LANCIA AURELIA B20	1955	n.c. 24°	II°	25°	126.830	2.306
44	47	34	Luzzago Nicolò - Luzzago Ottavio	JAGUAR XK 120 OTS	1954	n.c. 27°	II°	26°	128.952	2.388
45	48	28	Prignachi Valerio - Damini Maddalena	ALFA ROMEO 1900	1953	n.c. 28°	II°	27°	132.076	2.492
46	43	54	Mellacca Attilio - Pagani Lauro	MG A ROADSTER	1958	C 5°	III°	2°	133.342	2.299
47	49	30	Cristiano Paolo Cesare - Colpani Mattia	JAGUAR XK 120 OTS	1954	D 3°	II°	28°	136.890	2.535
48	37	71	Bellingeri Francesco - Piccoli Febea	PORSCHE 911	1979	n.c. 19°	VII°	2°	140.620	1.780
49	42	57	Krehle Manfred - Bogenriedere Silvia	FORD LOTUS CORTINA	1965	n.c. 23°	IV°	1°	143.975	2.215

Pos. TOP	Pos. PEN	N°	EQUIPAGGIO	VETTURA TIPO	ANNO	Pos.	RAGG.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
50	45	58	Berselli Filippo - Milani Piergiulio	PORSCHE 356	1965	n.c. 25°	IV°	2°	151.840	2.336
51	50	50	Rebuffoni Antonella - Treccani Daniele	MG A 1600	1960	n.c. 29°	III°	3°	172.380	2.873
52	52	48	Zanella Nicola - Marzola Luca	PORSCHE 356 A COUPE'	1957	n.c. 31°	II°	29°	204.174	3.582
53	53	59	Tomaselli Paolo - Beretta Marco	TRIUMPH SPITFIRE MK 2	1965	n.c. 32°	IV°	3°	259.415	3.991
55	55	44	Bacchetti Franco - Accorsi Davide	PORSCHE 356 A T1	1956	n.c. 34°	II°	31°	385.056	6.876
56	56	68	Pedretti Luisa - Bonomelli Carla	MINI COOPER EXPORT	1972	n.c. 35°	VI°	5°	522.288	7.254
Rit	Rit	6	Bontempi Max - Bontempi Federico	MG PB	1936	n.c.	-	I°	-	-
Rit	Rit	17	Scio Enrico - Ravani Paola	HEALEY SILVERSTONE	1950	A	-	II°	-	-
Rit	Rit	47	Crivellari Eros - Gallorini Francesco	FERRARI 250 TDF	1957	n.c.	-	II°	-	-
Rit	Rit	53	Gamberini Alessandro - Marani Andrea	ALFA ROMEO GIULIETTA	1957	Top	-	II°	-	-
Rit	Rit	69	Coppellotti Alfredo - Paoletti Paola	ABARTH SCORPIONE S	1969	n.c.	-	V°	-	-
Rit	Rit	56	Barcella Guido - Ghidotti Ombretta	AUTOBIANCHI A112	1979	n.c.	-	VII°	-	-
NP	NP	70	RM - X	FIAT 128 COUPÉ	1974	n.c.	-	VI°	-	-
NP	NP	20	Turelli Lorenzo - Turelli Mario	HEALEY SILVERSTONE	1950	n.c.	-	II°	-	-
NV	NP	32	Barozzi Ennio - Malavasi Orietta	TRIUMPH TR 2	1954	B	-	II°	-	-
NV	NP	65	Gagliardi Elio - Marchesi	BMW 3000	1972	n.c.	-	VI°	-	-
NV	NV	62	Tomasetti Giuseppe - Tomasetti Nancy	ALFA ROMEO GT JUNIOR ZAGATO	1969	n.c.	-	V°	-	-

Classifica Generale (conteggio penalità) **COPPA RENZO CASTAGNETO - Trofeo Banco di Brescia - BRESCIA, 9 GIUGNO 2012**

Pos. PEN	Pos. TOP	N°	Equipaggio	VETTURA TIPO	ANNO	Pos.	RAGG.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
1	1	8	Fortin Pier Luigi - Pilè Laura	MG TA	1936	Top 1°	I°	1°	5.796	161
2	5	15	Cibaldi Michele - Costa Andrea	GILCO FIAT 1100 SPORT	1948	Top 2°	II°	1°	8.880	185
3	4	12	Salviato Ezio Martino - Salviato Filippo	LANCIA APRILIA	1939	Top 3°	I°	4°	7.410	190
4	3	11	Canè Giuliano - Galliani Lucia	LANCIA APRILIA	1938	Top 4°	I°	3°	7.372	194
5	2	1	Ferrari Bruno - Ferrari Carlo	BUGATTI 37	1927	A 1°	I°	2°	6.390	213
6	10	63	Rancati Ugo - Belisomo Maurizio	BMW 1502	1975	A 2°	VI°	1°	18.000	240
7	8	52	Battagliola Domenico - Gatti Miriam	AUSTIN HEALEY	1955	n.c. 1°	II°	2°	14.245	259
8	6	7	Peli Osvaldo - Peli Francesco	FIAT 508 SPORT	1934	A 3°	I°	5°	9.656	284
9	7	10	Riboldi Alberto - Riboldi Riccardo	FIAT MORETTINI 508 S	1936	A 4°	I°	6°	10.944	304
10	11	26	Gatta Marco - Maffina Luigi	JAGUAR XK 120	1953	B 1°	II°	3°	19.557	369

Classifica Categoria vetture Sport - Coppa Andrea Curami

Pos. Sport	Pos. TOP	Pos. PEN	N°	Equipaggio	VETTURA TIPO	ANNO	DRIVER Pos.	RAGG.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
1°	1	1	8	Fortin Pier Luigi - Pilè Laura	MG TA	1936	Top 1°	I°	1°	5.796	161
2°	5	2	15	Cibaldi Michele - Costa Andrea	GILCO FIAT 1100 SPORT	1948	Top 2°	II°	1°	8.880	185
3°	2	5	1	Ferrari Bruno - Ferrari Carlo	BUGATTI 37	1927	A 1°	I°	2°	6.390	213
4°	6	8	7	Peli Osvaldo - Peli Francesco	FIAT 508 SPORT	1934	A 3°	I°	5°	9.656	284
5°	7	9	10	Riboldi Alberto - Riboldi Riccardo	FIAT MORETTINI 508 S	1936	A 4°	I°	6°	10.944	304
6°	13	15	24	Tosi Ennio - Ballini G. Luca	SIATA DAINA	1952	B 3°	II°	5°	25.896	498
7°	9	18	4	Bocelli Valerio - Bonetti Daniele	RALLY NC SPORT	1931	n.c. 4°	I°	7°	17.670	570
8°	17	19	19	Minussi Corrado - Rizzo Giuseppe	ZANUSSI FIAT 750 SPORT	1948	n.c. 5°	II°	7°	33.072	689
9°	14	26	2	Gaburri Roberto - Tonolini Luigia	OM SPORT 665 TT SUPERBA	1928	n.c. 10°	I°	8°	28.860	962
10°	19	28	5	Facchinetti Angelo - Rota Marco	MG PA	1934	n.c. 11°	I°	9°	40.426	1.189



Classifica Coppa delle Dame - Trofeo Contessa Camilla Maggi

Pos. Dame	Pos. TOP	Pos. PEN	N°	Equipaggio	VEETTURA TIPO	ANNO	DRIVER Pos.	RAGG. Pos.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
1°	56	58	68	Pedretti Luisa - Bonomelli Carla	MINI COOPER EXPORT	1972	NC	35°	VI°	5°	522.288 7.254

Classifica Trofeo Raoul Patrizi (6 Prove Cronometrate Villa Mazzotti)

Pos. TP	Pos. TOP	Pos. PEN	N°	Equipaggio	VEETTURA TIPO	ANNO	Pos.	RAGG. Pos.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
1°	4	3	12	Salviato Ezio Martino - Salviato Filippo	LANCIA APRILIA	1939	Top	-	I°	-	19
2°	1	1	8	Fortin Pier Luigi - Pilè Laura	MG TA	1936	Top	-	I°	-	3VI°
3°	2	5	1	Ferrari Bruno - Ferrari Carlo	BUGATTI 37	1927	A	-	I°	-	37
4°	8	7	52	Battagliola Domenico - Gatti Miriam	AUSTIN HEALEY	1955	n.c.	-	II°	-	39
5°	6	8	7	Peli Osvaldo - Peli Francesco	FIAT 508 SPORT	1934	A	-	I°	-	40
6°	3	4	11	Canè Giuliano - Galliani Lucia	LANCIA APRILIA	1938	Top	-	I°	-	40
7°	7	9	10	Riboldi Alberto - Riboldi Riccardo	FIAT MORETTINI 508 S	1936	A	-	I°	-	40
8°	11	10	26	Gatta Marco - Maffina Luigi	JAGUAR XK 120	1953	B	-	II°	-	41
9°	20	21	40	Marinelli Stefano - Bonometti Carlo	PORSCHE SPEEDSTER	1955	n.c.	-	II°	-	43
10°	5	2	15	Cibaldi Michele - Costa Andrea	GILCO FIAT 1100 SPORT	1948	Top	-	II°	-	44

Classifica Trofeo Gino Munaron (7 Prove Cronometrate Estral Manerbio)

Pos. TM	Pos. TOP	Pos. PEN	N°	Equipaggio	VEETTURA TIPO	ANNO	Pos.	RAGG. Pos.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
1°	3	4	11	Canè Giuliano - Galliani Lucia	LANCIA APRILIA	1938	Top	-	I°	-	18
2°	Rit	Rit	53	Gamberini Alessandro - Marani Andrea	ALFA ROMEO GIULIETTA	1957	Top	-	II°	-	22
3°	9	18	4	Bocelli Valerio - Bonetti Daniele	RALLY NC SPORT	1931	n.c.	-	I°	-	24
4°	10	6	63	Rancati Ugo - Belisomo Maurizio	BMW 1502	1975	A	-	VI°	-	29
5°	4	3	12	Salviato Ezio Martino - Salviato Filippo	LANCIA APRILIA	1939	Top	-	I°	-	34
6°	2	5	1	Ferrari Bruno - Ferrari Carlo	BUGATTI 37	1927	A	-	I°	-	35
7°	5	2	15	Cibaldi Michele - Costa Andrea	GILCO FIAT 1100 SPORT	1948	Top	-	II°	-	35
8°	1	1	8	Fortin Pier Luigi - Pilè Laura	MG TA	1936	Top	-	I°	-	37
9°	15	11	60	Battagliola Giuseppe - Mantelli G. Paolo	FIAT 124 SPORT SPIDER	1967	n.c.	-	V°	-	38
10°	VI°	8	7	Peli Osvaldo - Peli Francesco	FIAT 508 SPORT	1934	A	-	I°	-	42

Classifica Trofeo F.lli Zeneri (7 Prove Cronometrate OLC San Zeno)

Pos. TZ	Pos. TOP	Pos. PEN	N°	Equipaggio	VEETTURA TIPO	ANNO	Pos.	RAGG. Pos.	Pos.	Punti Top Car	Penalità
1°	5	2	15	Cibaldi Michele - Costa Andrea	GILCO FIAT 1100 SPORT	1948	Top	-	II°	-	9
2°	1	1	8	Fortin Pier Luigi - Pilè Laura	MG TA	1936	Top	-	I°	-	13
3°	4	3	12	Salviato Ezio Martino - Salviato Filippo	LANCIA APRILIA	1939	Top	-	I°	-	18
4°	8	7	52	Battagliola Domenico - Gatti Miriam	AUSTIN HEALEY	1955	n.c.	-	II°	-	19
5°	2	5	1	Ferrari Bruno - Ferrari Carlo	BUGATTI 37	1927	A	-	I°	-	24
6°	3	4	11	Canè Giuliano - Galliani Lucia	LANCIA APRILIA	1938	Top	-	I°	-	24
7°	7	9	10	Riboldi Alberto - Riboldi Riccardo	FIAT MORETTINI 508 S	1936	A	-	I°	-	31
8°	9	18	4	Bocelli Valerio - Bonetti Daniele	RALLY NC SPORT	1931	n.c.	-	I°	-	32
9°	10	6	63	Rancati Ugo - Belisomo Maurizio	BMW 1502	1975	A	-	VI°	-	34
10°	Rit	Rit	56	Barcella Guido - Ghidotti Ombretta	AUTOBIANCHI A112	1979	n.c.	-	VII°	-	34



COPPA FRANCO MAZZOTTI

GRAN PREMIO BRESCIA 1940

GARA DI REGOLARITA' SUL PERCORSO
BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA
RIEVOCAZIONE DEL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

9 GIUGNO 2012

1940 - 2012 GP BRESCIA



I vincitori, Pier Luigi Fortin e Laura Pillè



Bruno Ferrari, in corsa con il figlio Carlo



Giuliano Canè e Lucia Galliani



Ezio e Filippo Salvato



Michele Cibaldi e Andrea Costa



Osvaldo e Francesco Peli



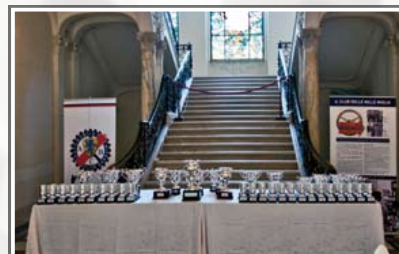
Domenico Battagliola e Miriam Gatti



Luisa Pedretti e Carla Bonomelli, Dame vincenti



Henrich Cristian Stove e Manuela Berloni, non hanno rinunciato a gareggiare benché sfollati per il terremoto in Romagna



Le coppe in argento di Petrucci e Branca



La cena nel salone di Villa Mazzotti



L'aperitivo nel parco di Villa Mazzotti



Donato Benetti intervista Marco Paoletti e Anna Melzani



Franco Rossi e Stefania Pasqua, tester dei cronometri con la numero "00"



Cristiana e Giuseppe Cherubini con Roberto Gaburri



Daniele Bonetti e Valerio Bocelli



Maria Laura e Armando Vincoli

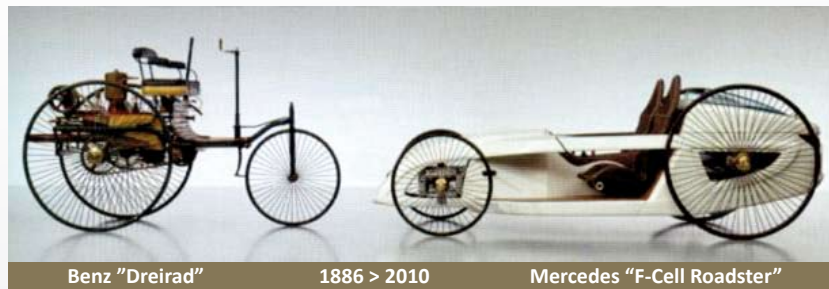


Francesco Arcieri e Antonella Grigolo



La BMW 640 fornita da BMW Italia come apripista "00" (purtroppo restituita...)

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, ad opera del nostro socio belga Dominique Cruyt.

Nel primo capitolo (**Freccia Rossa** maggio 2011), abbiamo passato in rivista tutti ideatori che hanno contribuito all'invenzione dell'automobile.

Nel secondo capitolo, abbiamo studiato la sostenibilità delle automobili a vapore, elettricità e benzina. Nel terzo capitolo, abbiamo analizzato il paragone tra il cavallo e la macchina, nella locomozione all'inizio del sogno automobile.

In modo complementare, abbiamo visionato tutti gli emblemi con cavallo, compresi quelli famosi di Ferrari e Porsche, che potrebbero aver condiviso la medesima origine storica.

Nella prossima **Freccia Rossa**, amplieremo questo elenco a numerosi altri animali, che sono stati presi a simbolo delle nostre automobili.

In questa edizione della **Freccia Rossa**, concludiamo il capitolo 3 - in una maniera inedita nella letteratura automobilistica - con un'analisi comparativa tra il cavallo e la macchina, evidenziando cifre e costi relativi del secolo, cioè nella stessa condizione di scelta economica dei clienti pionieri attorno al 1900. Chi volesse leggere i numeri precedenti della **Freccia Rossa**, può visitare il nostro sito www.clubmille-miglia1949.it, dove troverà l'enciclopedia a partire dal maggio 2011. Fra poco, il sito presenterà anche la versione francese originale, dalla quale quella qui pubblicata è stata tradotta.



Dominique Cruyt all'ultimo Raid del'Etna, organizzato dal nostro socio Giovanni Spina, davanti al Duomo di Palermo.

C/ Economico: l'automobile faccia a faccia con il cavallo

Alla vigilia della guerra del 1914-18, nessuno contestava la supremazia tecnica del 'cavallo meccanico' che si era imposto a partire dall'inizio del secolo, a cominciare dai veicoli commerciali. Restava solo da convalidare questo cambiamento con delle cifre concrete.

Intorno al 1900 la pubblicità comparativa cavallo-automobile era un fatto naturale e gli argomenti utilizzati ci sembrano oggi talmente ovvi, da apparire quasi ridicoli. Progressivamente le prestazioni dell'automobile si sono avvicinate a quelle del cavallo. Eppure il mantenimento dell'animale beneficiava di infrastrutture onnipresenti, perché, sul piano dei costi, la metà della popolazione viveva in campagna, visto che il settore primario, l'agricoltura, rappresentava il principale settore dell'attività economica. I borghesi, categoria che il XIX° Secolo aveva visto nascere, si erano aggiunti all'aristocrazia rurale per costituire la clientela mirata per l'industria



La signora borghese al marito: "Dimmi amore quando compreremo un'auto"
Risposta del marito: "Non ci pensare nemmeno! La gente direbbe che non abbiamo di che nutrire un cavallo".
(antica incisione ceca estratta dall'eccellente libro di P-L Pouzet 'L'Automobile d'autrefois')

DISPENSE WITH A HORSE

and save the expense, care and anxiety of keeping it. To run a motor carriage costs about 1/2 cent a mile.

THE WINTON MOTOR CARRIAGE

is the best vehicle of its kind that is made. It is handsome, strongly and yet lightly constructed and elegantly finished. Easily managed. Speed from 3 to 21 miles an hour. The hydrocarbon motor is simple and powerful. No odor, no vibration. Suspension Wire Wheels. Pneumatic Tires. Ball Bearings. *Send for Catalogue.*

Price \$1,000. No Agents.

THE WINTON MOTOR CARRIAGE CO., Cleveland, Ohio.

dell'automobile. Questa clientela borghese disponeva all'interno della propria casa di personale che si occupava della logistica per gli animali e la maggior parte di palazzi del centro-città aveva ereditato sul piano architettonico un portone che conduceva alle stalle e ai garage per le carrozze. Prima di affrontare la realtà delle cifre, cominciando con i veicoli commerciali, si impongono tre note preliminari:

» **Nota economica:** cocchieri, palafrenieri, postiglioni, carradori, artigiani delle ruote di legno.... Tutti questi mestieri furono messi in pericolo dall'avvento dell'automobile. Solo i carradori si riconvertiranno facilmente. Sul piano macro-economico, tuttavia, l'automobile farà più che compensare le perdite sociali grazie ad impieghi diretti (industria nascente) e indiretti (autisti, garagisti, servizi pubblici....).

» **Nota psicologica:** il cavallo ha continuato ad animare il paesaggio urbano ben oltre la prima guerra mondiale. Durante i quattro anni del conflitto, l'attaccamento della popolazione all'animale si era rinforzato per una sorta di continuità antropologica di fronte alla morte, mentre questa stessa popolazione rimase, in larga maggioranza, comunque lontano dal sogno automobilistico.

» **Nota metodologica:** basando questa analisi inedita esclusivamente su dei documenti dell'epoca, abbiamo voluto preservare l'autenticità nelle motivazioni di acquisto del candidato automobilista di fronte alla scelta alternativa del cavallo.

C-1/ Economico: comparativo economico cavallo-camion

È al camion **Berliet** 'tipo M' del 1909, allo slogan pubblicitario 'il camion che prolunga la rotaia', che si deve questa comparazione argomentata e quantificata, dal momento che il suo produttore ambiva a sostituirli alle carrozze per la distribuzione delle merci, alle partenze delle stazioni locali.

L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS PAR LES VÉHICULES INDUSTRIELS BERLIET

Un camion de 5 tonnes peut remplacer 12 forts chevaux de gros trait. Et quand le camion ne travaille pas, il ne travaille pas.

AUCUN FRAIS

Un cheval de gros trait fait pratiquement de 3 à 5 kilomètres à l'heure avec le temps du retour à vide. Il est susceptible de fournir, dans une bonne journée, une trentaine de kilomètres en tenant compte des heures de nourriture et de repos. Ceci représente une zone de livraison de 15 kilomètres environ.

PAR CAMION BERLIET, ON PEUT LIVRER JUSQU'A 50 ET 60 KILOMÈTRES DANS LA MÊME JOURNÉE, AVEC RETOUR TRÈS FACILE.

LA ZONE DE LIVRAISON EST QUADRUPlée

Tutto il ragionamento di questo manifesto, ruota attorno ad una ottimizzazione economica, che non rinnegherebbero nemmeno gli economisti contemporanei:

① - Il peso: 5 tonnellate PTC (Peso Totale a Carico) di cui 3,5 tonnellate di carico utile, cosa che era favorevole al trasporto ponderale come il carbone. A vuoto il camion non era più pesante di un cavallo e il suo rimorchio. Facciamo notare che a causa di questo peso e dei rischi (forature, uscita degli pneumatici dai cerchi, rovesciamenti...), i camion, al contrario dell'automobile, hanno continuato a rotolare sugli pneumatici pieni fino alla vigilia della Prima Guerra Mondiale.

② - La velocità: 25Km orari, ossia 5 volte più veloce di un cavallo da traino 'al passo'.

③ - L'autonomia: 4 volte sulla distanza, cioè 16 volte la superficie d'azione.

4 - La potenza: motore da 4500cc (22cv) e poi 5320cc (25cv).

⑤ - "Quando il camion non lavora nessun costo": riguardo di questo costo, è obbligo dire che un cavallo anche se non lavora, vuole mangiare.

Ricordiamo che il camion **Berliet** 'M', nella sua evoluzione cioè il 'tipo CBA' conobbe come il taxi **Renault** (v. pag.43) la sua ora di gloria sulla 'Via Sacra', strada eroica che condusse i combattenti alla battaglia di Verdun nel 1916.

Le argomentazioni di vendita **Berliet** hanno avuto il grande merito di oggettivare i parametri di comparazione, anche se gli industriali di veicoli commerciali erano tutti convinti, non sempre a ragione, della loro supremazia economica. Tra questi, Random Olds, che la proclamava già 'alto e forte' da almeno dieci anni, come qui su una pubblicità al Salone di Parigi, ma affermarlo senza darne una valutazione obiettiva poteva sembrare sospetto dal momento che la sua allegria al cavallo era ben conosciuta (v. pag.29).

Grande Nef. - Stand 2

OLDSMOBILE

Voitures de Livraison RÉPUTÉES DANS LE MONDE ENTIER par leurs avantages réels

Partout les commerçants se rendent maintenant compte que l'auto de livraison marque Oldsmobile est bien plus économique que la voiture attelée d'un cheval.

OLDS MOTOR WORKS
à Detroit et Lansing (États-Unis)



Un cavallo meccanico = un cavallo in carne ed ossa?

Molto scaltro colui che crede di vedere un rapporto tra il cavallo meccanico e il cavallo in carne ed ossa. Malgrado il fatto che l'automobile mirasse a rimpiazzare il cavallo nell'ambito della locomozione, questa misura di potenza non offre che poche analogie con le prestazioni dell'animale. Perché?

È semplice. La definizione di 'cavallo-vapore' risale al XVIII° secolo ed è dunque ben anteriore all'automobile. Le prime macchine a vapore di James Watt attingevano acqua dai pozzi; da cui deriva l'idea della 'verticalità' per definire i cavalli di potenza, come 'la potenza necessaria per risalire di 10 piedi un peso (o come un secchio d'acqua) di 55 libbre in 1 secondo'.

A seguito della traduzione del sistema inglese nel sistema metrico, di esperimenti che sostenevano che 75Kg corrispondevano meglio alla forza del cavallo fisico e tenendo conto dell'accelerazione della gravità, la definizione di 'cavallo-vapore' corrisponde ormai alla 'potenza che è necessaria per risalire di un metro (in verticale), 75Kg in 1 secondo'. L'unità di misura, chiamata Watt (1CV=736 Watt oppure 0,736KW*), equivale ad un Newton/metro al secondo.

Ben presto tutti avrebbero voltato le spalle alla poesia equina rimpiazzando con la sola norma ISO kW (=1,36CV DIN o il rapporto inverso di*) le 4 definizioni coesistenti, molto vicine ma diverse:

» I CV BHP (British Horse Power) e CUNA (Commissione Unificazione e Normalizzazione Autoveicoli-IT.), poco utilizzati;

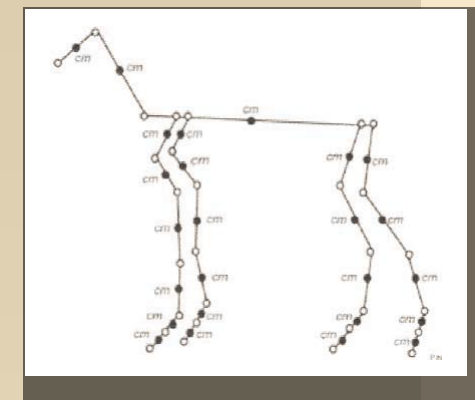
» I CV SAE (Society of Automotive Engineers-USA), dove l'unità motrice è misurata all'uscita dell'albero a gomiti, senza periferiche né trasmissione, in modo da escludere tutte le perdite di potenza;

» I CV DIN (Deutsche Industrie Normen-Germania) dove l'unità motrice è misurata all'innesto, equipaggiata di tutti gli accessori di base, come la trasmissione, lo scarico....

Necessariamente i CV SAE esprimevano sempre una potenza di +/-10% superiore ai CV DIN (25% per le antiche vetture americane, riempite di accessori voraci in energia-motore, come l'aria condizionata), ma né le une né le altre erano trasportabili dall'automobile al cavallo o viceversa: in materia di locomozione non si è mai visto un cavallo né un'automobile tirare una carrozza in verticale nel vuoto! I veicoli si sforzano di vincere l'inerzia della messa in moto per accontentarsi poi di far avanzare, con meno sforzo grazie all'invenzione della ruota, un convoglio in orizzontale o quasi...

Contro ogni evidenza, alcuni hanno tentato di formulare un modello matematico tra i cavalli fisici e meccanici, come mostra il diagramma qui sotto riportato, dove 'cm' indica un 'centro di massa' e non la lunghezza delle articolazioni animali.

In conclusione e in mancanza di qualsiasi relazione normativa, si impone il ricorso al buon senso: dopo la consultazione di numerosi documenti, la prestazione 'operativa' di un cavallo si trova in una forbice da 2 a 6 cavalli meccanici, a seconda del carico relativo, l'andatura imposta, il profilo della strada e il suo rivestimento, la natura del cavallo (da sella, da tiro...) e la sua buona forma. Questa relatività empirica permette di rendere credibile l'illustrazione **Berliet** (v. pag.54), anche se, pubblicità obbliga, raccomandare non meno di 12 cavalli da tiro per rimpiazzare 25 modesti cavalli meccanici, è poco lusinghiero per questo animale che tanto ha dato agli albori dell'industrializzazione.





In Francia le grandi realizzazioni si fanno sempre attorno ad una buona tavola; nel 1895 durante questa cena fondatrice, il conte Albert de Dion e Etienne de Zuylen Nievelt, entrambi di origine belga, crearono l'Automobile Club de France (ACF) con Paul Meyan. Eppure quest'ultimo, il solo di origine francese, fu il primo dissidente di questa prestigiosa istituzione 'francese'.

C-2/ Economico: comparativo economico cavallo-automobile

Per confrontare il cavallo con il camion servivano dei parametri obiettivi. Ma applicata all'automobile, oggetto di svago di 'nessuna utilità', l'obiettività diventava un'arte difficile, come testimonia la comparazione del giornalista Meyan, pubblicata nel gennaio 1896.

CALCOLO COMPARATIVO DEI COSTI NEL 1896

Il calcolo del co-fondatore dell'ACF, il più antico che siamo riusciti a trovare, è criticabile.

1 - un cavallo ha una **velocità** di 6Km orari al passo, 15Km orari al trotto e 25Km orari al galoppo, cioè la metà della sua velocità massima; nel 1896 l'automobile non poteva tenere 20/25Km orari di velocità di crociera, necessitando comunque, come il cavallo, di fermate regolari (aggiunta di acqua, lubrificazione...).

2 - il **consumo** di 15 litri ogni 100Km è esatto, ma non include anche 1 litro di olio ogni 100Km perduto goccia a goccia sui cuscinetti e sugli alberi a camme, esterni al blocco motore (a partire dal 1900 la coppa dell'olio sarà chiusa), né il kerosene per illuminazione per l'accensione bruciatore.

3 - **ammortamento**: raccomandare un ammortamento di 20 anni su una vettura nel 1896 era particolarmente temerario per 3 ragioni:

15000Km all'anno su 20 anni fanno un totale di 300000Km, prestazione particolarmente surreale per l'epoca;

l'automobile non aveva 20 anni di esperienza. Chi ne poteva conoscere la longevità?

Ce que coûte une automobile	
a Une voiture avec deux chevaux à Paris. Acquisition des deux chevaux . . . 2 500 fr. Harnachement 500 Voiture 2 000 Total 5 000 fr. Entretien en supposant 250 jours de marche à raison de 60 kilomètres par jour. Location d'écurie et remise à Paris 1 000 fr. e Un cocher à 180 francs par mois. . . 2 160 Nourriture de deux chevaux . . . 2 000 d Ferrage, vétérinaire, bourrelier, amortissement en vingt ans de la voiture 100 b Dépréciation des chevaux 500 Total de dépense annuelle . . . 6 360 fr.	Une automobile moteur de 4 chevaux. Acquisition 6 000 fr. Total 6 000 fr. Entretien en supposant 250 jours de marche à raison de 60 kilomètres par jour. Location d'une remise 500 fr. 15 000 kilomètres parcourus à raison de 0 fr. 05 par kilomètre 2 750 Nettoyage de la voiture (deux heures à 0 fr. 50 l'heure) . . . 25 Amortissement du capital en vingt ans 3 300 Réparations diverses 350 Total de dépense annuelle . . . 2 150 fr. f

Meyan nel giornale Figaro: quanta costa l'automobile?

infine i progressi costanti e spettacolari avrebbero potuto motivare i primi automobilisti ad anticiparne l'ammortamento per semplici ragioni di invecchiamento tecnologico.

4 - una vettura con una potenza di 4cv poteva confrontarsi con un calesse a quattro ruote tirato da un solo cavallo e non due, cosa che riduce della metà le spese (colonna a sinistra);

5 - affinché questa stessa vettura di 4cv potesse sostenere, come un cavallo, un tragitto di 15/20Km orari, sarebbe stata necessaria una carrozzeria leggera di 500Kg, come la tipo 11;

6 - invece la tipo 12, sempre di 4cv e con la comodità di una carrozza per cavalli, pesava il doppio, cosa che portava la sua velocità massima a 18Km orari e riduceva la sua velocità di crociera. Quanto all'autista, che aveva il privilegio di guidare la tipo 12 sotto la pioggia, là dove tutti i membri della famiglia del suo datore di lavoro non avevano alcuna intenzione di sedersi, il suo stipendio, equivalente a quello di un cocchiere, è semplicemente ignorato.



TYPE 11

Equipaggiate con lo stesso motore (2 cilindri - 4cv - 1645cm3) il peso di queste due Peugeot del 1895 differiva da semplice a doppio, ma solo la Tipo 12 era paragonabile ad una carrozza a due cavalli, offrendo una comodità pari a quella di un calesse a due cavalli, mentre la comparazione prende in considerazione solo i costi della Tipo 11.



TYPE 12

CORRETTIVO DEL CALCOLO DEI COSTI 1896: (tavole a pag.56)

- a - eliminare il costo di uno dei due cavalli;
- b - ridurre almeno della metà gli anni di ammortamento dell'automobile (da 20 a 10 anni) e far beneficiare il cavallo di un deprezzamento almeno uguale a quello dell'automobile (da 5 a 10 anni), visto che attribuirgli solo 5 anni di vita attiva non è né realistico né cavalleresco;

c - attenuare il costo del nutrimento per il cavallo, a maggior ragione se era un cavallo da tiro e viveva in campagna brucando gratuitamente l'erba nella prateria ;

d - all'inverso 'la ferratura, il veterinario, il sellaio ecc...=100 lire all'anno' sembravano sottovalutati, in ogni caso tradotti nella relatività odierna;

e - sia che si tolga il salario del cocchiere, che si annoverava tra i meglio remunerati dell'epoca*, sia che si aggiunga quello dell'autista-meccanico, spesso un cocchiere riconvertito, questo rappresentava comunque una spesa di 2.400 Franchi l'anno, tre volte quella di un giovane palafreniere.

(*relazioni con il costo della vita nel 1896: una bicicletta costava 200F, un'automobile 6000F, 1 litro di benzina 0,20F+ (0,50F nel 1900), il salario di un operaio era di 6F per una giornata lavorativa di 16 ore, mentre il salario delle donne ammontava al 50% in meno di quello degli uomini, 1 quotidiano 0,10F+, 1 litro di latte 0,10F, 1 libbra di pane 0,90F)

fare a meno nel 1896 dell'autista meccanico obbligava il proprietario, dopo ogni giornata di utilizzo, ad una manutenzione minima, e cioè oliatura / ingrassaggio dei mozz e delle articolazioni e, almeno ogni 1000Km, alla messa a punto della valvola di scarico così come



Tentativi di concretizzazione di vetture più democratiche: la celebre 'popolare' de Dion-Bouton, uscita nel 1902 e la 'Bébé' Peugeot (qui il tipo BP1), microcar di 2,62 metri, uscita nel 1912 e concepita da Ettore Bugatti (museo Mulhouse - Francia).



I sacerdoti e cocchieri di Amenofis III a Luxor sono sempre d'accordo con questo stesso calcolo correttivo per giustificare oggi l'utilizzo odierno di un calesse-mylord ippomobile.

l'ingrassaggio del cono di frizione in cuoio con dell'olio di piede di bue...

una vettura si manteneva grazie ai pezzi di ricambio (cassetta per le riparazioni, bruciatore, tubi di platino, catene, pompe, burette, densimetro...). Dal canto suo una carrozza presentava ugualmente pezzi usurati da rimpiazzare o aggiustare.

In conclusione, anche rivalutando la spesa per 'ferratura e veterinario', il budget rimaneva sempre nettamente a favore del cavallo con 1200F all'anno, cioè la metà dei 2450F annui dell'automobile. f

D'ALTRA PARTE QUAL'ERA LA REALTÀ DELLA LOCOMOZIONE NELLA 'BELLE EPOQUE'?

Il periodo non metteva veramente in concorrenza il cavallo e l'automobile: entrambi erano più coabitanti che concorrenti sulle strade. Il mercato automobilistico nel 1900 era ancora oltremodo omogeneo e soprattutto rivolto al lusso e allo sport. Rare erano le vetture veramente 'popolari' o accessibili in comparazione al cavallo.

Le cose si evolveranno lentamente con la crisi economica del 1907 e appariranno le 'vetturette'. La vera concorrenza nei confronti del cavallo si limitava ai camion commerciali, lo abbiamo già visto, ma anche ai taxi, la cui scarsa motorizzazione era sufficiente per un uso esclusivamente urbano (v. pag. 42).

Con il passare degli anni e il succedersi di crisi economiche prima, politiche poi e infine la prima guerra mondiale, la normale evoluzione dell'automobile fu messa a soqquadro. E' meglio rimandare al dopoguerra il proseguimento di tutta l'analisi economica.

PADRONANZA DEI COSTI DOPO LA GUERRA 1914-18

Contrariamente all'automobile, il mantenimento di una cavallo era conosciuto fin dalla notte dei tempi. Le pubblicità ragionate del dopoguerra tentavano di colmare questo deficit di conoscenza, insistendo sull'evoluzione tecnica. Come nel caso di questa **Fiat 509** del 1925 la cui argomentazione economica richiama tre osservazioni sulla relatività dei costi nel tempo.

① - **Prezzo d'acquisto**: in origine la cabriolet era la versione base, meno cara della berlina. Dal tempo dei carrozzieri lo stesso telaio equipaggiava più versioni, delle quali la maggior parte si ispirava all'era ippomobile e ne portava la denominazione (cabriolet, coupé, faeton, landaulet...). Il telaio fu abbandonato grazie alle carrozzerie auto-portanti apparse nel 1922 sulla **Lancia Lambda** (brevettata nel 1919. V. Capitolo X), ma generalizzata a partire dalla Seconda Guerra Mondiale: il costo relativo berlina/cabriolet si invertirà perché, in assenza di un tettino che rendesse rigido l'insieme monoscocca privato del telaio, la cabriolet richiedeva un maggior costo giustificato da rinforzi della scocca, la richiesta di un meccanismo complesso che facilitasse l'apertura della capote e una produzione troppo limitata.

② - **Pneumatici**: a causa dei prezzi esorbitanti delle materie prime*, numerosi costruttori preferivano pubblicare i prezzi dei loro veicoli 'senza pneumatici', lasciando la scelta di questa spesa e della sua qualità al cliente. Questo tariffario **Turicum** (Zurigo-Svizzera 1912) ci mostrano non solo il prezzo 'senza pneumatici', ma anche una parte della lista degli accessori, che, insieme alla carrozzeria, potevano aumentare sensibilmente il costo totale. Se ci si accontentava di una carrozzeria 'aperta', bastava aggiungere 2000 Franchi, che altro non era che il doppio del budget per gli pneumatici (200F cadauno),

Perché dovete preferire la FIAT 509

IL COSTO - La 509 è venduta al prezzo irrisolvibile come rispetto al suo valore intrinseco. La FIAT ha raggiunto l'unità di misura di produzione attraverso che modo avere di ogni aspetto, offrendo al consumatore più vantaggi e più soldi, quel che non è mai stato prima.

IL CONSUMO - La 509 produce oltre 300 Km con una litra di benzina ed il consumo di olio è molto ridotto. Praticamente il suo costo d'uso è inferiore a quello di qualsiasi altra automobile.

LA DURATA - La 509 è una FIAT, quindi solida, robusta, sicura e molto comoda. La 509 è una FIAT, quindi solida, robusta, sicura e molto comoda. La 509 è una FIAT, quindi solida, robusta, sicura e molto comoda.

IL SERVIZIO RIPARAZIONI E RICAMBI - In ogni regione d'Italia sono in grado di riparare ogni automobile che sia stata costruita da FIAT. In qualsiasi punto d'Italia sono in grado di riparare ogni automobile che sia stata costruita da FIAT.

IL VALORE DI REALIZZAZIONE - Acquistare una FIAT significa acquistare un valore sicuro, perché, perennemente, la FIAT ha sempre un mercato di vendita.

La Fiat 509 è venduta in 1000 punti di vendita in Italia. La FIAT ha 1000 punti di vendita in Italia. La FIAT ha 1000 punti di vendita in Italia.

DEALERSHIP

- TORINO
- MILANO
- GENOVA
- BOLOGNA
- FIRENZE
- ROMA
- NAPOLI
- PADOVA

raccontando il 10% della spesa 'tutto compreso'!!! Anche prima degli pneumatici, cioè prima del 1900, i prezzi erano pubblicati con ruote in legno cerchiata in ferro e 'con un supplemento' con delle cerchiature in caucciù.

③ - **Doppia esagerazione**:
 a - 'la durata' non era illimitata e raramente la vita di una vettura raggiungeva 20 anni. In pratica una vettura con 100.000 Km si poteva definire abbastanza 'stanca'.
 b - Anche l'affermazione 'il valore di realizzo vicino a quello d'acquisto' era credibile solo per l'illusione data dal 'surriscaldamento' del mercato. La saturazione momentanea delle capacità industriali di produzione aggravò la bolla economica, che la crisi del 1929 non mancherà di far scoppiare.

*Il caucciù naturale dell'inizio del XX° Secolo era costoso, di lontana provenienza e di qualità incostante. Sviluppati a partire dalla Seconda Guerra Mondiale, i diversi caucciù sintetici, generati dalla petrochimica (polibutadiene, gomma SBR, isoprene...) compongono una sorta di 'patchwork' che unite, e non mescolate, in una sola forma, combinano, intorno alle strutture (metallo, fibre...) dello pneumatico, diverse caratteristiche contraddittorie o difficilmente conciliabili (resistenza all'usura, resistenza allo slittamento o 'grip' per favorire la tenuta di strada, flessibilità del fianco, rigidità del tallone o del bordo dello pneumatico).

CHASSIS TURICUM (type 1912)

Dimensioni et Pts de Châssis

Châssis complet, sans pneu

Fr. 5.900

INSTRUMENTS TURICUM

- Compteur
- Horloge
- Thermomètre
- Manomètre
- Amplificateur
- Alimentation
- Interrupteur
- Clavier
- Boîte à outils
- Kit de réparation
- Kit de peinture
- Kit de vernis
- Kit de lubrification
- Kit de nettoyage
- Kit de polissage
- Kit de réparation
- Kit de peinture
- Kit de vernis
- Kit de lubrification
- Kit de nettoyage
- Kit de polissage

PNEUMATIQUES

Comme nous l'avons déjà expliqué plus haut, une expérience de plusieurs années nous a amené à nous spécialiser dans la production de pneus pour les voitures de tourisme, les camions, les autobus, les poids lourds, et nous les plus économiques. La durée moyenne d'un pneu peut être évaluée de 3000 à 4000 kilomètres, elle dépend avant tout de la conduite de la voiture.

CALCOLO COMPARATIVO DEI COSTI NEL 1930 (tavole a pag. 60)

Che fosse grazie ad una pubblicità istruttiva o alla stampa, il cliente del 1930 aveva imparato a conoscere la sua automobile e a dominarne i costi. Per economizzare sull'autista, non era sufficiente condurre l'auto da solo, perché un minimo di conoscenza della meccanica era indispensabile ma anche ampiamente disponibile nel manuale d'utilizzo fornito con il veicolo: con un po' di riflessione e di attrezzatura si riusciva a riparare un'auto da soli. Dopo di loro, come mi confidava il compianto e brillante pilota-giornalista Paul Frère, che era anche un esperto in meccanica: *"in caso di guasto, meglio avere un telefono portatile che una borsa degli attrezzi o un manuale di istruzione"*.

Fig. 8 - Particolari del posto.

A. Boccellone dall'alto - O. Bassetti di sostituzione per mezzo di stoga.

Verificare il livello d'olio nel cambio e nel ponte e se diminuito aggiungere olio Fiat CP ed equivalente fino all'orlo del bocchettone. In inverno, se la temperatura è inferiore a 0° C., si aggiunge olio Fiat SD.

Verificare lo stato esterno della batteria e delle connessioni ed aggiungere acqua distillata negli elementi, se il livello non supera di 1 cm le piastre. Quest'ultima verifica è indispensabile sia fatta periodicamente e d'estate dev'essere più frequente che d'inverno.

Riempiere con olio Fiat E oppure con grasso fibroso Fiat GF i mozz di ruote anteriori.

Lubrificare con poche gocce d'olio Fiat F per mezzo degli appositi oliatori a sfera:

- il supporto posteriore del motorino;
- i supporti sui dischi portafreni degli alberi comando freni posteriori.

Verificare il giuoco delle valvole e regolarlo se ne è il caso.

Verificare che le punte delle candele siano alla distanza di 0,5 mm e regolarle se è necessario.

Lavare il radiatore come è indicato a pag. 27.

Fig. 9 - Sostituzione della ruota anteriore.

La ruota anteriore è costituita da un cerchio in ferro, che contiene la lola le center central et les traverses; cette roue est fixée sur un axe en acier qui est fixé à l'avant par une pièce en aluminium qui sert de support à tout le mécanisme, et à l'arrière par un axe en acier qui est fixé à l'arrière.

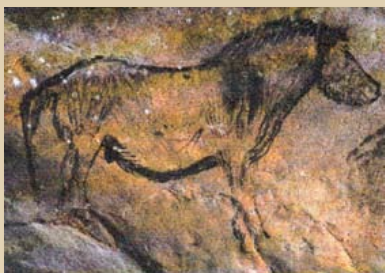
La suspension est constituée par une vis au levage et une tige de torsion; les ressorts arrière sont en acier et sont articulés sur des bandes de bois dans l'intérieur d'un châssis en aluminium qui sert de support à tout le mécanisme, et à l'arrière par un axe en acier qui est fixé à l'arrière.

La direction est constituée par une vis au levage et une tige de torsion; les ressorts arrière sont en acier et sont articulés sur des bandes de bois dans l'intérieur d'un châssis en aluminium qui sert de support à tout le mécanisme, et à l'arrière par un axe en acier qui est fixé à l'arrière.

Esempi di dettagli di impiego e riparazione che trasformavano il cliente in un esperto meccanico.
 ➔ quello della **Fiat 509** del 1925
 e quello di una **Voisin 14cv** del 1926 ➔

Prezzo cavallo-automobile: nel 1930, 3.500 lire per un cavallo o 15.000 lire per un'automobile erano dei prezzi 'medi' rappresentativi;
 ➔ nel 1930 l'automobile rappresentava 2 anni e mezzo del salario di un operaio;
 ➔ nel 1912 queste auto attualizzate valgono appena 1 anno di salario di un operaio;
 ➔ nel 2012 il prezzo di € 3.500 di un cavallo corrisponde ad una ragionevole media tra meno di € 1.000 (valore da macello) e € 5.000 per un cavallo di qualità;
 ➔ nel 2012 il prezzo 'medio inferiore' di un'auto (tra il segmento 'B' e 'C') è di € 15.000.

Finimenti, vettura (cavallo):
il totale attualizzato di € 3.500 è sempre di attualità, anche se all'interno di questo budget la vettura è diventata più economica e l'equipaggiamento più costoso.



**La morfologia e i bisogni del cavallo si sono evoluti dagli affreschi delle Grotte di Niaux (13.000 anni A.C / Pirenei, Francia)?*

Foraggio, benzina, olio:

il consumo quotidiano dei 2 protagonisti è diventato più economico:

» con 20 lire al giorno si nutriva un solo cavallo, oggi invece con 20 € giornalieri si nutrono alcuni cavalli:

nel 1930 un vettura consumava una media di 8 litri ogni 100Km (=1 litro ogni 12,5Km) con 1000cc di cilindrata e spesso più di un litro di olio ogni 1000Km. Oggi un budget di benzina di € 23,50, consente di far viaggiare un goloso 4x4 (per quanto tempo ancora?).

Ricordate: per facilitare la comprensione nel tempo, immaginate 1lira = 1 €

SPESE VARIE PER UN CAVALLO E UNA VETTURA		Servizio annuale 8.000 Km.
CAVALLO: L. 3500 Esso può percorrere 60.000 chilometri Costo chilometrico L. 00,8		
FINIMENTI: L. 1000 Servizio: 90.000 chilometri Costo chilometrico L. 00,1		L. 600,—
VETTURA: L. 2500 Può percorrere 60.000 chilometri Costo chilometrico L. 00,4		
FORAGGIO Al giorno L. 20,—		L. 7.200,—
MANISCALCO 12 ferrature a L. 24,—		L. 288,—
CARRADORE Grasse per le ruote ed illuminazione		L. 200,—
SELLAIO Articoli di scuderia		L. 160,—
VETERINARIO Medicinali		L. 100,—
ASSICURAZIONE		L. 90,—
TASSA BESTIAME E DI UTENZA STRADALE (in media)		L. 110,—
Totale per anno		L. 8.748,—



24 lire

al giorno

SPESE VARIE		Per un servizio di 6.000 Km. per anno
AUTO L. 15.000 Può percorrere 100.000 chilometri Costo chilometrico L. 0,15		L. 900, —
BENZINA ED OLIO Ogni 100 chilometri L. 23,60		L. 1.410, —
4 PNEUMATICI CONFORT BIBENDINO Ammortizzamento in 15.000 chilometri		L. 380, —
MANUTENZIONE, RIPARAZIONE Ogni 100 chilometri, circa L. 17, —		L. 1.050, —
REVISIONE Dopo 20.000 chilometri l'auto ha bisogno d'un revisione da parte d'un meccanico. Ogni 1000 chilometri si devono perciò metter da parte circa L. 78, —		L. 450, —
ASSICURAZIONI		L. 430, —
TASSE	TASSE 	L. 510, —
Totale per anno		L. 5.130, —



14 lire

al giorno

La benzina è troppo cara?

Dare una risposta affermativa è pretendere che ci sia un limite al prezzo della benzina. Molti economisti presuntuosi sostengono di conoscerlo e ciò è sufficiente per risvegliare la vostra riflessione su qualche relatività in funzione dell'evoluzione del mondo automobilistico.

1° relatività: indipendentemente dalle tasse, il prezzo attuale è caro solo rispetto ad un periodo di energia a 'buon mercato':
i due decenni che hanno preceduto lo shock petrolifero (1973, 1976);

2° relatività: da 150 anni, estrapolando l'equazione produzione / consumo con le tecniche di trivellazione per ogni periodo, è stato stimato uno sfruttamento di 30 anni delle riserve petrolifere;

3° *relatività*: dal 1950 il consumo a pari prestazioni è stato diviso in tre senza prendere in considerazione le tecniche ibride, i recuperi energetici e il 'ridimensionamento' (downsizing);

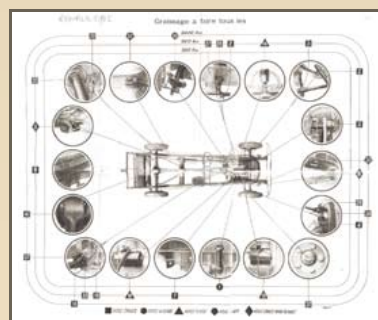
4° *relatività*: la benzina deve essere confrontata in termini di 'spese relative' del singolo soggetto rispetto ad altri acquisti ripetitivi / quotidiani come il prezzo del giornale o di un chilo di pane;

5° *relatività*: la benzina deve essere anche confrontata con il reddito: prima del 1940 il costo di un litro spesso superava e qualche volta anche ampiamente il salario orario di un operaio;

6° *relatività*: ...ma l'operaio non aveva l'automobile!!!

Manutenzione, riparazione, revisione:

Il confronto non è ragione e, se il maniscalco come il carrozziere o il meccanico come il veterinario badavano agli stessi bisogni legati alla locomozione umana, ci manca la competenza socio-professionale per confrontare i loro mestieri. Tuttavia, malgrado il costo relativo del meccanico, la manutenzione di numerose operazioni ripetitive era così onerosa che poteva superare il costo annuale di ammortamento, se si tiene presente che:

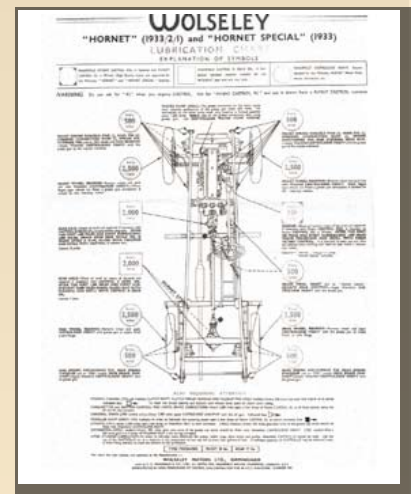


7 Operazioni 'dimenticate' prescritte su questi diagrammi di lubrificazione di una **Renault** K2 o di una **Wolseley** Hornet degli anni '30: da allora, i pezzi metallici degli assi anteriore e posteriore, il cui sfregamento richiedeva lubrificazione e ingrassaggio, sono stati rimpiazzati da tecnopolimeri senza alcuna necessità di manutenzione (poliammide...);

- » Pneumatici costosi e trasformati in pneumatici 'slick' in meno di 10.000Km;

» Regolazioni e rodaggi periodici delle valvole;

- ↳ **Lubrificazione frequente:** oltre alle aggiunte regolari, dovute alla tenuta-motore (una meno precisa tolleranza dimensionale, usura....), il cambio dell'olio era necessario



Dal lato del cavallo, il lavoro del maniscalco non è cambiato e i polimeri tecnici non hanno invaso la sua fucina né rimpiazzato il tradizionale ferro di cavallo. Seguendo l'intensità del lavoro, la ferratura è cambiata ogni 2 - 4 settimane e i costi rimangono ragionevoli, per quanto questo artigiano non sia troppo lontano dalla stalla. Il progresso tecnico ha portato benefici anche agli assi anteriori e posteriori dei carri e non richiede più l'adeguamento regolare delle ruote in legno da parte del carradore.

CORRETTIVO DEL CALCOLO DEI COSTI NEL 1930

Così come quello del 1896, il comparativo del 1930 è sensibilmente sfavorevole al cavallo. Se ci si accontenta di duplicare a 33Km/al giorno il chilometraggio di ciascuno dei due mezzi di locomozione, il cavallo non costa un chicco di avena in più (a parte una ferratura un po' più frequente), mentre la vettura duplica non solo i suoi costi fissi (ammortamento su 8 anni invece che su 17) ma anche i suoi costi variabili (benzina, olio, manutenzione...). Pertanto il costo quotidiano cavallo/automobile diventa sempre più equivalente di quanto possa sembrare, senza tenere conto evidentemente di altri parametri, più tecnici, che si sono evoluti a favore dell'automobile... perché, a livello di prestazioni nel 1930, il cavallo non reggeva più, da lungo tempo, il confronto con l'automobile, il camion o il trattore. Ma sul piano dei costi, l'evoluzione era altrettanto inesorabile e, a causa di tre fattori simultanei, l'automobile finì per



*Allo stesso modo in cui un ingegnere sceglie oggi il suo techno-polimero, il carradore (fabbricazione di ruote in legno, elemento di carrozzeria...) sceglieva le sue essenze di legno (querchia, acacia, olmo, frassino, faggio...) a seconda di quanto richiesto dalla meccanica (cerchio, raggio, mozzo...) e le revisioni si facevano dopo ogni viaggio. Nell'officina **Panhard & Levasor** questo stesso lavoro, risalente ai tempi delle diligenze, continuava all'inizio dell'era degli pneumatici.*

rimandare il mestiere di cocchiere al museo del folclore e il cavallo all'equitazione:

- » Il costo della manodopera;
- » La democratizzazione dell'automobile;
- » La semplificazione della sua guida.



*Nel 1930 non era più necessario duplicare l'acquisto di un'automobile con l'ingaggio di un artista-mecanico, mentre una generazione prima, questa professione era oggetto di guide e di un vero tirocinio, tanto la guida era complicata e fisica. **De Dion-Bouton** fu il precursore dei veicoli a conduzione semplificata, come questo triciclo presentato da **Georges Bouton**.*



IMPROBABILE 'RITORNO' AL CAVALLO?

Per alcuni ecologisti il dubbio non è più permesso, il bando dell'automobile dal paesaggio urbano è un'evidenza e diversi comuni hanno già reintrodotta, sotto il segno della modernità durevole, il cavallo per servizi di raccolta e forniture urbane. Per le persone assennate, coscienti della nocività equina (v. pag.31), restano più auspicabili altre soluzioni a cominciare dai veicoli a propulsione elettrica, e questo a prescindere dal romanticismo pedagogico.

Le contestazioni e le mutazioni fanno parte della normale *evoluzione*: l'automobile era succeduta al calesse, gli autobus alle diligenze (disegno di **Geo Ham**) e le nuove tramvie, 'una prima elettrica' nella mobilità urbana, agli 'imperiali da tiro' (v. pag.41).



Anche in Italia le tramvie erano gestite da imprese belghe. I membri fiorentini del Cub Mille Miglia riconosceranno difficilmente i loro avi: per salire sul tram al capolinea di Santa Maria del Fiore vi si precipitano da dietro.

IL CAVALLO, L'AUTOMOBILE E LE ALTRE...

Al tram trainato da cavalli, lanciato da John Stephenson tra New York e Harlem nel 1832, era subentrata la tramvia elettrica, sviluppata a Berlino nel 1881 da Werner von Siemens. Eppure è grazie all'iniziativa dell'industria belga (Empain, Traction & Electricité) che il tram si sviluppò ovunque da Shangai al Cairo.

Questo meccanismo elettrico conobbe un successo immediato, perché eliminava l'inquinamento equino, diminuiva

sensibilmente gli incidenti in città (v. pag.29) e riduceva sostanzialmente i costi di sostentamento della moltitudine di cavalli, che si davano il cambio ininterrottamente per questo pesante servizio. Soltanto a Parigi c'erano 16.500 cavalli per una trentina di linee di tram, alcune delle quali impegnavano fino ad un centinaio di cavalli!

Anche se le infrastrutture dei tram potevano trasfigurare le città, come a Lisbona nel famoso quartiere Alfama o con le funivie di San Francisco, questo colosso delle stradine, dopo aver eliminato il cavallo, si era lanciato all'assalto delle automobili.



Una battaglia stradale tra Davide e Golia, che invitava le automobili ad insistere sulle loro virtù di mobilità urbana e, questo però era meno evidente, sui loro vantaggi economici. In questa pubblicità degli anni '30, la Fiat Balilla, prima vera vettura 'popolare' di questo marchio, confrontava i propri costi a quelli di una tramvia, ritenuta più democratica.

*Dal 1903, una **Martini** svizzera si inerpicava su pendenze del 23% su rotaie di un treno a cremagliera.*

Di fronte al cavallo, al tram e alla bicicletta, l'automobile poteva rivaleggiare senza timore sul piano delle prestazioni, sicura di vincere ogni volta...ma per scuotere gli animi all'inizio del secolo, era necessario immaginare altre sfide più inaccessibili. Perché non competere con l'aereo?

Perché un treno sarebbe più veloce di una comoda vettura montata sui pneumatici? Molte opportunità di creare avvenimenti per cronisti e pubblicitari... ma con questo nuovo universo si entra nella competizione, argomento del prossimo capitolo.



*E le sfide si avvicenderanno in terra come in cielo: la comodità (?) e la velocità di una **Panhard**, equipaggiata con nuovi pneumatici smontabili **Michelin** e la **Bugatti** Brescia in pieno sorpasso aereo.*

Tra gli equidi della locomozione come dimenticare il mulo? Questo specialista di terreni accidentati là dove tutti gli altri mezzi di comunicazione dovevano rinunciare. Forse si difenderà meglio nel fuoristrada del cavallo, suo cugino?

Di fronte a questo animale di natura 'ibrida', e dunque in anticipo di un secolo sulla tecnica automobilistica, la sorprendente **Martini** raccolse la sfida: la precedente ascesa contro il treno a cremagliera (v. pag.63) non bastava più a questo puro prodotto delle montagne svizzere. Con 5 persone, bagagli e pneumatici a bordo, questa 14/18HP non dette alcuna possibilità al mulo. L'auto percorse in 12 giorni non meno di 3000Km e si inerpì per 34 valichi, su strade (?) che per la maggior parte erano state battute solo da pedoni e da bestiame. Le Galibier (all'epoca la strada più alta d'Europa), il San Bernardo, il Lautaret, il Moncenisio, il Vars, lo Stelvio ecc..., tutti furono sconfitti.

L'evento fu ampiamente sfruttato dalla stampa e questo breve estratto della salita del Colle Forclaz permette al lettore di rivivere un'avventura audace e di cogliere al meglio l'atmosfera e il rischio, il tutto nella più rigorosa illegalità...

Nel capitolo III** abbiamo affrontato un argomento raramente studiato nei 125 anni di evoluzione. Eppure la scelta tra il cavallo e l'automobile poneva ai pionieri automobilisti un vero dilemma sul piano economico, ambientalistico e sociale.

Tutti gli aspetti comparativi sono stati affrontati nel loro contesto storico.... Tutti tranne uno: quello del 'sogno sostenibile' così come avrebbero potuto immaginarlo i quadripedi, perché questo avrebbe potuto regalare un sogno automobilistico sorprendente e certamente più riposante.

*Per questo Capitolo III un particolare ringraziamento a Fortunato Visentini, conservatore del museo dell'automobile della Fondazione Gianadda di Martigny (Svizzera) e a Pol Sonet, grande collezionista belga e partecipante di spicco al rally 'Londra-Brighton', e alle mie amiche cavallerizze che vi si riconosceranno.

La Martini avait fait déjà la célèbre ascension des rochers de Naye sur la voie du chemin de fer à crémaillère, dont la pente est de 23 0/0 sur près de 7 kilomètres.

Cette performance stupéfia tous les spécialistes, et pourtant cela ne paraissait pas suffisant aux consciencieux constructeurs suisses.

Après cette première tentative, de durée relativement courte,



il fallait un effort de longue haleine, et c'est pourquoi nous entreprîmes ce voyage à travers les Alpes.

Parti sceptique, je revins convaincu. Comment ne l'aurais-je pas été, après notre passage de la Forclaz, qui mène de Martigny (Suisse) à Chamonix (France)! Les guides de la région déclaraient ce passage absolument impossible à une voiture automobile, et ils n'y crurent qu'après avoir su qu'un des leurs avait accompagné la voiture.

Le col de la Forclaz est certainement le passage de montagne le plus dangereux qui soit en Europe. La route, large d'environ 2m 50, a une pente moyenne de 14 0/0, avec des contours à angle aigu bordés de précipices. La circulation automobile y est rigoureusement interdite (avec raison, du reste). Ce fut grâce à un subterfuge que La Martini, réussissant à tromper la vigilance des terribles gendarmes suisses, put passer. Ce fut la première voiture automobile qui passa la Forclaz et ce sera certainement la dernière.

Da leggere fino alla fine, perché se la conclusione prevede che nessuno attraverserà in futuro questo colle oggi molto frequentato, ci sono stati nel frattempo dei miglioramenti alla strada e questo con la benedizione dei 'terribili gendarmi' svizzeri.



SPONSOR UFFICIALE



LAVORAZIONI MECCANICHE

B&B SRL - Via Martiri della Libertà 66/A - 25035 Ospitaletto (BS)
Tel.: 030 6840701 - Fax: 030 6846028 - info@bebospitaletto.it

Beretta. Outdoor specialists.



RAINERIDISEIGN.COM

MILANO GALLERY

Via Durini, 5 - 20122 Milano - Italia

Tel. + 39 02 7602 8325

BUENOS AIRES, DALLAS, LONDON, MILANO, NEWYORK, PARIS

www.berettagallery.com



BERETTA