

LA FRECCIA ROSSA



TUTTE LE NOTIZIE DELLA SCUDERIA: BRESCIA CORSE MAGAZINE



11 GIUGNO 2011: LA COPPA FRANCO MAZZOTTI RIEVOCA IL GRAN PREMIO BRESCIA 1940



28 APRILE 1940: 1° GRAN PREMIO BRESCIA DELLE MILLE MIGLIA

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.**



ESTRAL
FORME D'ALLUMINIO
ESTRUSE A MISURA

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

SOMMARIO n° 42 Maggio 2011

Editoriale

Patrimonio da conservare 5

San Quirico, terra di Mille Miglia

Inaugurato un busto di Tazio Nuvolari 6

Coppa Franco Mazzotti 2011

L'11 Giugno la rievocazione del GP Brescia 8

Premiati i Soci Sportivi

La prenatalizia all'Hotel Vittoria 10

Mille Miglia 2011

Il Club in Piazza Loggia 14

I favoriti 16

I Soci alla Mille Miglia 17

Dove corriamo quest'anno

Gara Sociale

Club Mille Miglia/Brescia Corse

Trofeo Aido

Trofeo Lumezzane 18

I Rallies della Freccia Rossa

Il 4° Rally 1000 Miglia Storico
Premiati gli organizzatori dell'ACI Brescia 19

Scuderia Brescia Corse

Brescia Corse Magazine 20

Centro Storico Fiat

Il Club Mille Miglia in visita a Torino 24

Cronache Sociali

Fatti e notizie 28

Gran Premio Brescia 1940

Il racconto della corsa nelle foto dell'Archivio BMW 29

L'automobile:

sostenibilità di un sogno

Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione 36



La BMW 328 di Hans Wencher e Rudolf Scholz transita al traguardo di Viale Duca degli Abruzzi il 28 aprile 1940; sullo sfondo, la grande torre riservata alla stampa e alla segnalazioni voluta da Renzo Castagneto.



INDICE

Mode & Pelliccerie GIMES PAOLETTI

PELLICCE SHEARLING

CAPPELLI PER
UOMO E PER SIGNORA

Corso Mameli, 67 - Brescia - Tel. 0303752239



TEMPO NOTTE

www.novamobili.it
novamobili@novamobili.it

Novamobili S.P.A. del Comm. A. Battistella
Via Pascoli, 14 / Pieve di Soligo (TV)
31053 / Italia
Tel. +39 0438 9868 / Fax. +39 0438 986999

NOVAMOBILI 



PIÙ DI SEI DECENNI DI STORIA UN PATRIMONIO DA NON DISPERDERE

Cari Amici,

nelle fotografie di questa pagina, appaiono due soci fondatori del Club Mille Miglia. Tra le due immagini corrono cinquantasei anni di differenza: eppure, l'amicizia tra Giovanni Corazza e Mario Omati è la stessa del 1954, proprio come lo spirito che li anima. Lo stesso spirito che, alla Mille Miglia del 1955, condusse la coppia di inossidabili amici a vincere la classe 750 Turismo di Serie Speciale, con una Fiat 500 "Topolino". Giovanni e Mario sono due dei soci cosiddetti "fondatori" del Club Mille Miglia; ciò significa che sono soci di diritto del Club, avendo portato a termine (si badi, non semplicemente preso parte) almeno un'edizione delle Mille Miglia di velocità, dal 1927 al 1957. Tutti gli altri soci - siano essi onorari, ordinari o simpatizzanti - per quanto eccellenti, non appartengono a quella che fu argutamente definita "Aristocrazia del Volante". Malauguratamente, l'incedere dell'anagrafe è inarrestabile e i soci fondatori del Club, in origine diverse centinaia, sono oggi poche decine. Tenuto conto che lo scopo primario del Club Mille Miglia, la "mission" si dice oggi, è tenere vivo il ricordo di quella fantastica epopea - che il nostro Presidente Giannino Marzotto ha definito "coraggio intelligente e



Attenti a quei due Giovanni Corazza e Mario Omati alla Bobbio-Penice del 1954

intelligenza coraggiosa" - è oggi indispensabile agire. Ciascuno dei soci fondatori possiede fotografie e cimeli della propria carriera sportiva: si tratta di un patrimonio di inestimabile valore storico, umano e sportivo, che non deve andare disperso. Nel prossimo numero della Freccia Rossa, pubblicheremo alcune delle centinaia di foto di Giovanni Corazza e Mario Omati che abbiamo accuratamente scansionato e catalogato, restituendole poi ai proprietari. L'invito che rivolgiamo a tutti i soci fondatori e a chi è in possesso di loro materiale, eredi, parenti e amici, è di seguire l'esempio di Giovanni e Mario, contribuendo alla creazione di un Archivio Storico del Club Mille Miglia. Alcuni, come la figlia del compianto socio Carlo Croce, lo scorso anno hanno donato al Club due splendide coppe della Mille Miglia: un gesto apprezzatissimo che speriamo sia seguito da altri. In ogni caso, chiediamo a tutti di consentirci di riprodurre fotografie e documenti, che poi restituiranno.

frecciarossa@clubmillemiglia1949.it



*cordialmente,
Paolo Marzotto*

Tre fondatori Corazza e Omati, con al centro Alfredo Coppellotti, festeggiano i sessantuno anni del Club Mille Miglia



UN BRONZO DI NUVOLARI SUL PONTE DEDICATO ALLA CORSA **SAN QUIRICO, TERRA DI MILLE MIGLIA**

TRA LE LOCALITÀ SCOLPITE NELLA MEMORIA DI TUTTI COLORO CHE HANNO COMPIUTO I MILLE E SEICENTO CHILOMETRI DEL TRACCIATO DELLA MILLE MIGLIA, SAN QUIRICO E LA VAL D'ORCIA SONO TRA LE PIÙ CARATTERISTICHE E APPREZZATE.

Sin dalla prima edizione, nel 1927, la Mille Miglia ha percorso queste strade. Ancora oggi, proprio come allora, la rievocazione transita sul tratto da San Quirico d'Orcia a Torrenieri. Alla fine del corso principale del millenario borgo senese ci s'immette in un viadotto, dove tuttora campeggiano le scritte, verniciate in bianco sui mattoni rossi del ponte, inneggianti a piloti e automobili della Mille Miglia. Questo forte legame tra la "corsa più bella del mondo" e San Quirico ha indotto l'amministrazione condotta dal Sindaco Roberto Rappuoli ad accettare il dono di un imponente busto di Tazio Nuvolari, da parte di dodici gentlemen driver che hanno disputato più volte la rievocazione storica della Brescia-Roma-Brescia. Il gruppo, stimolato dal nostro socio Francesco Arcieri, è costituito da altri sei associati al Club Mille Miglia (Francesco Adamoli, Francesco Arcieri, Giampaolo Bonechi, Giulio Felloni, Bruno Ferrari, Luigino Grasselli) e da Giorgio Marchi, Pierluigi Mercadanti, Massimo Mortari, Maurizio Piantelli. A completare l'elenco ci sono Mario Battistella e Maurizio Grazi, che hanno ricevuto l'investitura di soci durante l'assemblea del Club del 7 maggio.



La Maserati Parson 150 S del neo socio del Club Mille Miglia, Mario Battistella, sui Ponti della Mille Miglia

Come ovvio, l'iniziativa è stata sostenuta sia dal Club Mille Miglia Franco Mazzotti, sia - per volere del Presidente Giannino Marzotto - dalla Fondazione Club Mille Miglia. Grazie all'interessamento del socio Roberto Gaburri, Vicepresidente dell'ACI Brescia, anche l'Ente titolare del marchio Mille Miglia ha fornito il proprio contributo. Sabato 5 marzo, il bronzo del Nivola è stato sistemato proprio sul viadotto, per celebrare il gemellaggio con la corsa e con il campione che la vinse due volte (1930 e 1933), definito da Ferdinand Porsche "il più grande corridore del passato, del presente e del futuro".

Nel corso della cerimonia, quel tratto della vecchia Via Cassia è stato rinominato "Ponti della Mille Miglia", con l'apposizione di una nuova targa, alla presenza di tanti appassionati, convenuti con le loro vetture d'epoca, tra i quali i senatori Filippo Berselli e Cesare Salvi. I dodici donatori hanno poi tenuto a Palazzo Chigi un incontro-convegno sulla "Freccia Rossa", durante il quale il nostro Vicepresidente Alfredo Coppellotti ha narrato alcuni aneddoti della corsa. **||**



I "magnifici dodici". Da sinistra: Bonechi, Felloni, Grazzi, Piantelli, Grasselli, Adamoli (in alto), Mercadanti (coperto), Marchi, Battistella, Ferrari, il Sindaco Rappuoli e Mortari.



Roberto Gaburri ritira la riproduzione del busto di Tazio Nuvolari donato all'ACI Brescia



Alfredo Coppellotti e Bruno Ferrari a fianco della nuova targa del viadotto di San Quirico d'Orcia



La "maschera tagliente" del Nivola nel busto sui Ponti della Mille Miglia



Alfredo Coppellotti e Francesco Arcieri posano con il busto di Tazio Nuvolari



La Bugatti 35A di Giulio Felloni sfila nel centro di San Quirico d'Orcia

Bruno e Giulia Ferrari attraversano i Ponti della Mille Miglia con la loro Bugatti 37

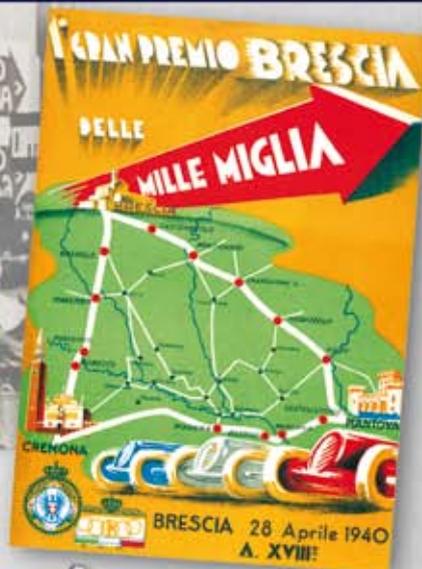


COPPA FRANCO MAZZOTTI

RIEVOCAZIONE
GRAN PREMIO BRESCIA 1940



GARA DI REGOLARITA' SUL PERCORSO
BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA



11 GIUGNO 2011



NOVAMOBILI



ARMATURE ELETTROSALDATE
ELETTRONICHE SODDIO SCAFFOLDING



FORME D'ALLUMINIO
ESTRUSE A MISURA



28 Aprile 1940,
Via Duca degli Abruzzi:
Renzo Castagneto,
primo segretario del
Club Mille Miglia,
sventola la bandiera a
scacchi alla BMW 328
Touring di Huschke von
Hanstein, vincitore del
1° Gran Premio Brescia

COMITATO ORGANIZZATORE: CLUB DELLA MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI c/o ACI BRESCIA
Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia - Tel.: 030 2397322 (Lun. / Ven. 9:00 - 11:00) - Fax: 030 2397311
segreteria@clubmillemiglia1949.it - www.clubmillemiglia1949.it



III^a COPPA FRANCO MAZZOTTI

RIEVOCAZIONE DEL GRAN PREMIO BRESCIA 1940

11 giugno 2011

In sole due edizioni disputate, la Coppa Franco Mazzotti, è già diventata un classico: sabato 11 giugno, la corsa del “club dell’ardimento”, il Club Mille Miglia, rievocherà per la terza volta il “1° Gran Premio Brescia”, che si corse nel 1940 sul triangolo Brescia, Cremona, Mantova; fu l’unico percorso della Mille Miglia diverso dal tradizionale tracciato Brescia-Roma-Brescia. Lo scorso anno, la vittoria andò a una coupé BMW, la 3.0 CSI del 1972 di BMW Italia pilotata da Enzo Ciravolo ed Elio Marchesi, che consentì alla Casa di Monaco di festeggiare la settantesima ricorrenza del successo del 1940, ottenuto da Fritz Huschke von Hanstein con la berlinetta 328 Touring.

Il programma del 2011 prevede una gara di regolarità sul classico percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, con una quarantina di prove cronometrate.

Le verifiche, venerdì sera e sabato mattina, saranno tenute in Piazza della Vittoria, da dove la gara prenderà il via alle ore 11:15 del sabato. A Chiari, dopo il pranzo nella casa natale dell’ideatore della Mille Miglia, nel parco di Villa Mazzotti sarà disputato il Trofeo Raoul Patrizi, dedicato all’ideatore di questa gara, scomparso la sera antecedente la prima edizione.

Come da tradizione, durante il pomeriggio i concorrenti avranno una sosta ristoratrice nella bella Piazza Matteotti di Isola Dovarese. Da qui, prenderanno il via le Prove Cronometrate nelle stradine del Parco dell’Oglio, fino a Piadena. Risalendo verso Brescia, le vetture in gara faranno tappa a Castiglione delle Stiviere, dove disputeranno un’altra serie di prove. L’arrivo e le premiazioni, nella serata di sabato, avverranno al Museo della Mille Miglia di Brescia.

Le vetture accettate saranno quelle previste dal regolamento CSAI, divise in sette raggruppamenti, dalle origini al 1981. ■■



La Ferrari 250 TDF del 1957 di Eros Crivellari alla Coppa Franco Mazzotti del 2009



L’Oscia MT 4 del 1952 di Luigino e Silvana Grasselli alla Coppa Franco Mazzotti del 2010

Regolamento e scheda d’iscrizione sono disponibili sui siti:

www.clubmillemiglia.it

www.coppafrancomazzotti.it

Per informazioni: 030 2397322

segreteria@clubmillemiglia1949.it



PRENATALIZIA 2010

DAL 1949 ALL'HOTEL VITTORIA I RICONOSCIMENTI ANNUALI DEL CLUB

Come da consolidata tradizione, il Club Mille Miglia ha chiuso la stagione 2010 con l'incontro di fine anno all'Hotel Vittoria di Brescia, la classica "prenatalizia".

Nel corso dell'assemblea, sono stati presentati i nuovi soci del Club Mille Miglia. I circa centotrenta soci presenti hanno salutato con entusiasmo la nomina a socio onorario del Club Mille Miglia di Sandro Munari, il "Drake" dominatore dei Rally negli anni '70.

Un riconoscimento, quale ringraziamento per l'amicizia nei confronti del Club, è stato consegnato agli sponsor della Coppa Franco Mazzotti.

Dopo il pranzo conviviale, come sempre tenuto nella Sala delle Rose, sono stati premiati i soci che hanno svolto attività sportiva. In assenza del Presidente Giannino Marzotto, riconoscimenti e premi sono stati consegnati dai Vicepresidenti Alfredo Coppellotti e Mario Omati, coadiuvati dal Segretario Esecutivo, Paolo Mazzetti. II



Sandro Munari, nominato Socio Onorario, riceve il premio alla carriera.



Emanuele Arrighetti riceve il riconoscimento per il Comune di Chiari.



Gianni Oliosi riceve il riconoscimento per BMW Italia.



Gianni Moncini, socio onorario del Club, riceve il riconoscimento per Moncini Industrie.



Enzo Cibaldi, consigliere del Club, riceve il riconoscimento per Estral.



Max Bontempi, consigliere del Club, riceve il riconoscimento per Motorstorica.



Silvio Dell'Aglio, neosocio del Club, riceve il riconoscimento per Dell'Aglio Srl.



Valerio Prignachi, socio onorario, riceve il riconoscimento per il suo impegno a favore del Club.



Valerio Marinelli, consigliere del Club, riceve il riconoscimento per Metra.



Francesco Arcieri riceve l'investitura come nuovo socio del Club.



Massimo Bettinsoli, neosocio del Club, riceve il riconoscimento per B&B.



Pierdante Armenio riceve l'investitura come nuovo socio del Club.



PRENATALIZIA 2010



Giampaolo Bonechi riceve l'investitura come nuovo socio del Club.



Dino Brunori riceve l'investitura come nuovo socio del Club.



Giuseppe Cherubini riceve l'investitura come nuovo socio del Club.



Oreste Daddario riceve l'investitura come nuovo socio del Club.



Edoardo Magnone riceve l'investitura come nuovo socio del Club.



Massimo Meli riceve l'investitura come nuovo socio del Club.



Raffaella De Alessandrini, neosocio del Club, premiata per i risultati sportivi del 2010.



Luciano Dal Ben, premiato per i risultati sportivi del 2010.



Roberto Gaburri, premiato per i risultati sportivi del 2010.



Giovanni Palmieri, premiato per i risultati sportivi del 2010.



Antonino Provenzano, neosocio del Club, premiato per i risultati sportivi del 2010.



Giorgio Taglietti, premiato per i risultati sportivi del 2010.



Ruggero Riva, premiato per i risultati sportivi del 2010.



Mauro Giansante, premiato per i risultati sportivi del 2010.



Pietro Silva, premiato per i risultati sportivi del 2010.



Michele Cibaldi e Andrea Costa, premiati per la categoria Sport alla Coppa Franco Mazzotti 2010.



Giovanni Pagliarello Averna, premiato per la vittoria nel Campionato Italiano salita.





MILLE MIGLIA 2011

TRA EDIZIONI DI VELOCITÀ E RIEVOCAZIONI LA CINQUANTANOVESIMA FRECCIA ROSSA

A maggio, come accade da ventinove anni, torna la rievocazione della Mille Miglia. Difficile fare riscontri ma, presumibilmente, si tratta dell'unico caso al mondo in cui la celebrazione di una manifestazione, nell'arco di ottantaquattro anni, supera per numero di edizioni l'evento originale, la corsa disputata dal 1927 al 1957 e, dal 1958 al 1961, in ulteriori tre edizioni simili ai rally odierni, con tratti di velocità e altri di trasferimento. In tutto, questa sarà la cinquantanovesima edizione della "corsa più bella del mondo". Come ogni anno, il Club Mille Miglia aprirà uno stand alle punzonature, da qualche anno tenute in Piazza della Loggia.

La nostra "club-house" avrà spazi in comune con Brescia Mobilità; la tradizione di ospitalità sarà rispettata: come sempre, grazie al socio Giovanni Palmieri, ovviamente modenese, centinaia di panini alla mortadella delizieranno tutti i soci e gli ospiti che verranno a trovarci. Non mancheranno neppure le bottiglie di spumante della Franciacorta, altra tradizione - questa volta tutta bresciana - irrinunciabile.

Francesco Masetti Zannini
e Luigi Cherubini con l'Aston
Martin DB2.



Enrico Scio, con il fratello Fabio, sulla Healey
Silverstone: quest'anno punta all'alta classifica
con un Alfa 6C 1750 GS.



Ci mancheranno: due protagonisti assoluti della Mille Miglia saranno assenti. Luciano Viaro e Riccardo Di Bona sono entrambi mancati lo scorso 22 febbraio.



Paola Coppellotti, Alfredo, Forotti e Gnutti nella "club house" del Club in Piazza della Loggia.



MILLE MIGLIA 2011





MILLE MIGLIA 2011

di **Daniele Bonetti**

Mauro Giansante, qui con la sua Ermini 1100 S lo scorso anno, ha dovuto rinunciare per un infortunio.

MILLE MIGLIA 2011: UNA LOTTA ITALIA-ARGENTINA

Cinque favoriti per la vittoria finale: da Giuliano Canè a Claudio Scalise, senza dimenticare Giovanni Mocerì e i bresciani Bruno Ferrari e Fabio Salvinelli.

I favori della vigilia, come ogni anno, sono per Giuliano Canè al volante della sua BMW 328 Touring (coefficiente 1,70): insieme alla moglie Lucia Galliani, il pilota bolognese proverà a conquistare l'undicesima Mille Miglia di una carriera straordinaria. «È sempre difficile fare pronostici - dice il campione emiliano - : senza dubbio i piloti in grado di vincere ci sono, l'aumento delle prove speciali farà ancora più selezione e questo per noi regolaristi è un vantaggio. Sono tranquillo perché conosco molto bene la macchina, credo che l'avversario da battere sia Scalise, con un'auto del genere può diventare pericolosissimo. Al riguardo bisognerebbe anche fare una riflessione sui coefficienti, è surreale che una Ferrari non possa vincere la Mille Miglia perché non performante dal punto di vista del coefficiente».

Canè punta così i fari su Claudio Scalise, argentino che sarà navigato dal connazionale Daniel Claramunt. I sudamericani avranno a disposizione l'Alfa Romeo Testa Fissa con un coefficiente da 1,80, che avrebbe dovuto essere guidata da Luciano Viaro. Dopo il successo (e i piazzamenti) di Carlos Sielecki, la scuola argentina torna alla Mille Miglia con ragionevoli ambizioni di altissima classifica.

Oltre ai due super favoriti, meritano

considerazione i due piloti della squadra ufficiale Alfa Romeo. Giovanni Mocerì (con Rossella Labate) sarà al volante della 6C 1500 del Museo Alfa Romeo, con la quale dovette ritirarsi nella passata edizione. «Speriamo di fare meglio dello scorso anno - dice il trentenne medico siciliano - : una gara come questa, sulla distanza di tre giorni, si decide nell'ultima giornata. Sarà fondamentale l'apporto del navigatore; Rossella è una delle migliori in circolazione e da questo punto di vista sono tranquillo. Il favorito? Canè, quando corre è sempre l'uomo da battere». Con la scuderia di Arese sarà al via Fabio Salvinelli: il pilota bresciano avrà un coefficiente di 1,65 e la sua speranza è quella di fare meglio dello scorso anno, quando pure fu al comando fino alle prove del Terminillo. «Sono abbonato al sesto posto - ricorda - : serve grande concentrazione, nel terzo giorno di gara non si può sbagliare niente per evitare di rovinare una gara importante». Farà parte del gruppo dei favoriti anche il bresciano Bruno Ferrari, per due volte vincitore della Mille Miglia. Al volante della sua Bugatti Type 37 cercherà di rendere dura la vita a Canè. «Siamo pronti, ci siamo allenati - dice il nostro socio onorario - : non sarà facile, penso che come sempre sia Canè l'uomo da battere». ■■



VOLTI NOTI: I SOCI ALLA MILLE MIGLIA

Saranno ventidue i soci del Club Mille Miglia che prenderanno parte quest'anno alla Mille Miglia (sigla **CMM**). In più, tenuto conto che la "Freccia Rossa" ospita "Brescia Corse Magazine", il notiziario dei nostri amici della Scuderia, sono indicati anche i loro nomi (sigla **BSC**). Di rilievo, è la partecipazione dell'equipaggio composto da due Consiglieri del Club, Eros Crivellari e Nicola Fabiano. I due, essendo Soci Fondatori del Club Mille Miglia, sono piloti che hanno disputato almeno un'edizione originale della gara. Anche la loro vettura, una Fiat 1100 TV ha preso parte la Mille Miglia negli anni '50. Il tifo di entrambi i sodalizi sarà per il pilota di punta, Bruno Ferrari, socio della Scuderia e Socio onorario del Club Mille Miglia, qualifica attribuita a tutti i fondatori del Museo Mille

Miglia (come, tra i partecipanti, Giuseppe Ambrosi e Alberto Bordogna, erede del compianto Tullio). Da notare che Enzo Cibaldi e Armando Vincoli, pur essendo fondatori del Museo, sono iscritti al Club come Soci Ordinari. Prescindendo dai molti soci in comune, un'eventuale amichevole tenzone tra Club e Scuderia, potrebbe risolversi con una sfida tutta in famiglia: l'equipaggio 236, Andrea Bruschetta e Antonella Rebuffoni, vede il marito socio del Club MM e la moglie socia della Brescia Corse. Meglio non metterci il dito... Da segnalare, la partecipazione di Ugo Gussalli Beretta, Presidente della Scuderia e socio del Club, con Donato Benetti, anch'egli con doppia tessera, al "Ferrari tribute to Mille Miglia", con la Ferrari 365 GTB/4 Daytona. ■■



RICONOSCETELI DAL NUMERO: LE AUTOMOBILI DEI NOSTRI SOCI

N°	Pilota	Socio	Naz.	Copilota	Socio	Vettura	Anno
15	Massimo Amenduni Gresele	CMM	I	Fabrizio Vicari	CMM	Alfa Romeo 6C 1500 MMS	1928
18	Fabio Salvinelli	BSC	I	Maurizio De Marco	-	Alfa Romeo 6C 1750 GS	1930
20	Bruno Ferrari	CMM-BSC	I	Carlo Ferrari	-	Bugatti Type 37	1927
21	Guido Foresti	BSC	I	Pietro Foresti	-	Bugatti Type 37 A	1927
25	Francesco Guasti	CMM	I	Alessandro Guasti	-	Bugatti Type 35	1926
40	Osvaldo Peli	BSC	I	Susanna Mola	-	FIAT 508 S Coppa D'Oro	1934
42	Ezio Perletti	BSC	I	Ivan Bresciani	-	FIAT 508 S Balilla	1933
51	Giuseppe Ambrosi	CMM	I	Carlo di Borbone	-	Aston Martin Le Mans	1933
53	Flaminio Valseriati	BSC	I	Paolo Sabbadini	-	Aston Martin Le Mans	1933
61	Enrico Scio	CMM-BSC	I	Fabio Scio	-	Alfa Romeo 6C 1750 GS	1931
68	Macko Laqueur	CMM	B	Alexander Van Voorst Vader	-	Lagonda M 4.5 RAPIDE	1934
70	Andrea Martini Antonini	-	I	Edoardo Tenconi	CMM	SIATA 1100	1940
72	Alberto Riboldi	CMM-BSC	I	Riccardo Riboldi	-	Morettini Fiat 508 S	1936
91	Aldo Bonomi	CMM-BSC	I	Tarcisio Bonomi	BSC	BMW 328	1938
98	Alberto Bordogna	CMM	I	Riccardo Bordogna	-	Cisitalia 202	1947
105	Alberto Castelli	-	I	Armando Vincoli	CMM-BSC	Cisitalia 202 SMM	1947
109	Franca Boni	CMM-BSC	I	Monica Barziza	BSC	Lancia Aprilia 1500	1949
131	Vincenzo Bricchetti	BSC	I	Guido Arcangeli	BSC	FIAT 1100 S	1951
140	Ennio Tosi	BSC	I	Luigino Ghidini	-	SIATA Daina GS	1952
149	Francesco Masetti Zannini	CMM	I	Luigi Cherubini	CMM	Aston Martin DB2	1951
166	Marco Becchetti	CMM-BSC	I	Elisa Becchetti	-	Healey Silverstone	1950
203	Mauro Galavotti	CMM	I	Stefano Vezzelli	-	Alfa Romeo 1900 TI	1954
209	Massimo Bettinsoli	CMM	I	Emanuele Peli	-	Porsche 356 1500 Speedster	1954
214	Enzo Cibaldi	CMM-BSC	I	Elena Cibaldi	-	Porsche 356 1500 Speedster	1955
221	Eugenio Piccinelli	BSC	I	Ottorino Pellini	-	Triumph TR2	1954
234	Stefano Marinelli	CMM-BSC	I	Carlo Bonometti	-	Lancia Aurelia B 24 S	1955
236	Andrea Bruschetta	CMM	I	Antonella Rebuffoni	BSC	Lancia Aurelia B 20 IV serie	1955
351	Renato Gnutti	BSC	I	Riccardo Cristina	-	Porsche 356 A 1500 GS	1956
365	Giovanni Pizzoccaro	CMM	I	Silvana Sofia Pizzoccaro	-	Lancia Aurelia B 20 S VI serie	1957
<i>Equipaggio inserito da lista d'attesa:</i>							
?	Eros Crivellari	CMM	I	Nicola Fabiano	CMM	FIAT 1100 TV	1955



Andrea Bruschetta e Antonella Rebuffoni sulla loro Lancia Aurelia B20 GT.



GARE DA NON PERDERE DOVE CORRIAMO QUEST'ANNO

22 OTTOBRE: GARA SOCIALE CLUB MILLE MIGLIA E SCUDERIA BRESCIA CORSE



Michele ed Enzo Cibaldi, con la loro Gilco 1100 Sport, all'Autodromo di Franciacorta.

La giornata prevede prove di regolarità intervallate da giri liberi in pista, con qualsiasi tipo di vettura. Il programma sarà identico per tutti; alla fine, saranno stilate tre classifiche: una per Soci del Club Mille Miglia, una per quelli della Scuderia Brescia Corse e quella generale.

L'occasione di avere una pista interamente riservata ai propri soci è affascinante, ma non proprio a buon mercato. Non potendo certo rinunciare a tutte le misure di sicurezza, dai commissari, ai medici e alle ambulanze, il costo diventa impegnativo. Unendo le proprie forze, e grazie alla disponibilità di Ettore Bonara, il Patron dell'Autodromo di Franciacorta e Socio del Club, sabato

22 ottobre il Club Mille Miglia e la Scuderia Brescia Corse disputeranno la propria gara sociale in circuito.



Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti in circuito con la Ferrari 365 GTB/4 Daytona.

25 SETTEMBRE: 14° TROFEO A.I.D.O. "MONICA GIOVANELLI"



Silvio ed Elena Dell'Aglio su Roselli-Colli 1100 Sport.

Oltre ad aver pienamente centrato l'obiettivo, la corsa si è costruita una solida reputazione per la qualità delle vetture partecipanti. Si tratta di una gara di regolarità per auto costruite fino al 1961, valida anche per il Gran Premio "Annalisa Gnutti" che si svolge nell'ambito del "Settembre Inzinese", a Gardone Val Trompia. Il "deux ex machina" dell'organizzazione è il nostro socio Dino Brunori.

Questa gara, diventata ormai una "classica", è nata nel 1997, ad opera del ricostituito Gruppo A.I.D.O. di Gardone Val Trompia intitolato a "Monica Giovanelli", con l'intento di promuovere e diffondere gli ideali della donazione degli organi.

11 SETTEMBRE: XI° TROFEO LUMEZZANE COPPA D'ORO AVIS - COPPA PAM

Il Trofeo Lumezzane è stato annunciato con una novità: per la prima volta, sarà disputato la seconda settimana di settembre, precisamente domenica 11. Il percorso, come tradizione della gara, spazierà dalle montagne, ai laghi e alla pianura della provincia di Brescia. Come sempre, la gara sarà valida per il Campionato Italiano Regolarità Auto Storiche della CSAI.

Ad organizzare la corsa valgobbina sono gli amici dell'Associazione Lumeventi del Presidente Elio Pasetti. Il Comitato Organizzatore è presieduto dal nostro Socio Gianpietro Belussi, insieme a Sandro Ghidini e Claudio Bugatti.



Massimo Bettinsoli e Giovanni Carpi su Porsche 356 1500 Speedster.

TORNA UN REVIVAL GRADITISSIMO AGLI APPASSIONATI A FINE LUGLIO IL RALLY 1000 MIGLIA STORICO



RALLY 1000 MIGLIA



Il grande Tony Fassina, come sempre navigato da Marco Verdelli, sulla sua Lancia Stratos Gruppo 4.

bresciane dedicate alle vetture da rally del passato - *1000 Miglia Storico, Rally Storico Città di Brescia e Memorial Busseni* - prendeva il via l'attuale configurazione, ottenendo subito la validità per il Campionato Italiano.

In questo modo, si completa il ciclo di manifestazioni sotto l'egida della Freccia Rossa: dopo la celebrazione dell'epica corsa disputata dal 1927 al 1957, anche il rally rinato nel 1977 (dopo tre edizioni quasi dimenticate nel 1958, 1959 e 1961) avrà stabilmente la sua rievocazione.

La quarta edizione del Rally 1000 Miglia Storico - Coppa Città di Brescia sarà disputata venerdì 29 e sabato 30 Luglio: anche quest'anno, l'organizzazione - in collaborazione con l'Automobile Club di Brescia - è stata affidata all'Oldtimer Heritage Club, che godrà nuovamente del sostegno del Club 1000 Miglia Franco Mazzotti. Dopo le edizioni del 2006 e 2007 del Memorial Busseni, la prima edizione del rally storico prese il via nel 2008, al seguito del 32° Rally 1000 Miglia. Nel 2009, grazie alla fusione delle più importanti manifestazioni



Partenza e arrivo del Rally hanno avuto come cornice Piazza della Vittoria.



1977-2011: NELL'ANNO DEL TRENTACINQUESIMO COMPLEANNO IL RALLY 1000 MIGLIA MIGLIOR GARA EUROPEA

Premio d'eccezione per il Rally della Freccia Rossa: sulla base dei rapporti degli Osservatori FIA, il Rally 1000 Miglia ha ottenuto il punteggio assoluto più alto tra le undici gare valide per il Campionato Europeo Rally 2010. Questa speciale classifica della FIA, attribuisce un punteggio ai diversi aspetti dei rally titolati, quali il percorso e l'organizzazione generale; il rally bresciano ha ottenuto il maggior numero di punti, eccellendo nella sicurezza, nei valori tecnici e nella comunicazione.

Il primato è stato sancito dalla consegna del trofeo "Best European Rally Championship Organizer 2010", avvenuta a Stoccarda il 5 febbraio scorso, nel corso del FIA Rally Seminar: a ritirare la coppa del miglior organizzatore è stato l'ingegner Aldo Malchiodi, nostro socio, in rappresentanza dell'Automobile Club di Brescia.

Aldo Bonomi, presidente dell'ACI Brescia, ricevendo il premio ora esposto nella sede di Via Enzo Ferrari, ha voluto complimentarsi con tutti gli organizzatori: «*Giampiero Belussi e la sua squadra hanno svolto un lavoro davvero fantastico. Aver ottenuto il massimo dei voti nella "pagella" di merito della FIA, con ampio distacco sul secondo classificato, è un risultato che ci rende orgogliosi.*».



Angelo Centola, direttore dell'ACI Brescia, il Presidente Aldo Bonomi festeggiano il premio per i migliori organizzatori dei rally europei con Gianpietro Belusso, Presidente del Comitato Organizzatore.

in qualità di Presidente del Comitato, Belussi (consigliere del Club Mille Miglia) ha girato i complimenti a tutti coloro che hanno meritato il riconoscimento: «*Voglio ringraziare chi, con passione e professionalità, ha permesso al nostro rally di primeggiare in campo europeo: il vicepresidente Valerio Prignachi, il Segretario Paolo Tomaselli e i componenti del Comitato Tecnico: Francesco Bellingeri, Claudio Bugatti, Sandro Ghidini, Aldo Malchiodi, Vincenzo Mannarino, Paolo Mazzetti e Sandro Squassoni.*».



I RISULTATI DEL 2010

SCUDERIA BRESCIA CORSE

COME DA TRADIZIONE OSPITI DEL PRESIDENTE UGO GUSSALLI BERETTA, PRESSO L'AZIENDA AGRICOLA "LO SPARVIERE", ALLA FINE DEL 2010 SI SONO TENUTE LE PREMIAZIONI ANNUALI DELLA SCUDERIA BRESCIA CORSE. OSPITE D'ONORE DELLA SERATA È STATO IL GRANDE ARTURO MERZARIO.

Trentotto anni dopo essere stato campione europeo con lo scudetto bianco e azzurro sulla fiancata dell'Abarth-Osella 2000, Arturo Merzario ha premiato i piloti della Scuderia Brescia Corse meglio classificati nel 2010. *«Nel 1972, il Campionato Europeo Marche per vetture Sport era seguito quanto la Formula 1; vincerlo con una scuderia privata come la Brescia Corse fu un'autentica impresa»*, ha commentato Merzario, classe 1943. Il pilota comasco, ha poi premiato i soci che hanno disputato gare,

affascinando tutti con i suoi aneddoti e per la sua simpatia e arguzia.

La relazione sportiva è stata effettuata dal Segretario Donato Benetti, che ha ricordato le vittorie e i podi ottenuti nel corso dell'annata di gare.

La stagione 2010 della Brescia Corse - rinata nel 1993 sulle ceneri di quella che fu una delle più sorprendenti realtà dell'automobilismo anni '60 e '70 - si è chiusa con cinque vittorie assolute e una ventina di podi.

Tra regolarità, velocità in pista e in salita, sono state più di cinquanta le competizioni disputate dai soci della Scuderia.

Le classifiche, ogni anno con grande fatica, sono state stilate dal Direttore Sportivo Valerio Bocelli che si è occupato anche di far realizzare i trofei per i soci, come ogni volta belli e originali. Sommando vittorie e piazzamenti, la classifica sociale ha premiato venti piloti: nell'ordine, a primeggiare sono stati Bruno Ferrari, il pescarese Mauro Giansante e Andrea Guerini,

considerato tra i migliori navigatori italiani per la regolarità. La novità consiste nel fatto che Bruno Ferrari, campione di regolarità, ha questa volta vinto il Campionato Sociale disputando gare di velocità in pista, con le sue monoposto. Con piacere, il Presidente "UGB" ha sottolineato che ogni anno aumenta il numero dei soci che si dedica alla velocità: a Ferrari e Giorgio Taglietti si è aggiunta una dei soci più recenti, Patrizia Sbardolini, alla quale è stato consegnato un premio speciale. Prima di gustare il tradizionale spiedo, il Tesoriere Roberto Gaburri ha consegnato un riconoscimento - come segno di gratitudine - agli Sponsor Beretta, Foresti ed Etiqueta Negra. ||



I primi tre

Da sinistra: Mauro Giansante, Andrea Guerini, il Presidente Ugo Gussalli Beretta, Arturo Merzario e Bruno Ferrari.



Ricordando il 1972. Arturo Merzario autografa il libro dedicato alla Scuderia, scritto da Paolo Mazzetti nel 2003



Un radiatore come trofeo
Claudio Seddio riceve da Arturo Merzario uno dei trofei appositamente realizzati per la Brescia Corse.

VITTORIE E PODI STAGIONE 2010

Bruno Ferrari

- 2° Assoluto:** Camp. Italiano Storico Formula junior
- 1° Assoluto:** Franciacorta Historic
- 2° Assoluto:** Misano-Varano de Melegari-Vallelunga
- 3° Assoluto:** Imola

Mauro Giansante

- 1° Assoluto:** Sulle orme dei lupi di notte
- 1° Assoluto:** Coppa del Monte Nero
- 3° Assoluto:** Giro della Valle del Liri
- 3° Assoluto:** Valpantena

Andrea Guerini

- 1° Assoluto:** Gran Premio Nuvolari
- 2° Assoluto:** Campagne e Cascine
- 2° Assoluto:** Circuito del Garda

Franco Aime

- 1° Assoluto:** Le mitiche sport a Bassano
- 2° Assoluto:** Trofeo Aime

Alberto Riboldi

- 2° Assoluto:** Circuito del Garda

Giorgio Taglietti

- 1° di Classe:** Bologna S. Luca
- 1° di Classe:** Alpe de Nevegal
- 1° di Classe:** Coppa del Chianti

CLASSIFICA CAMPIONATO SOCIALE SCUDERIA BRESCIA CORSE 2010

Pos.	NOME	Punti	GARE
1°	Bruno Ferrari	5.310	16
2°	Mauro Giansante	3.670	12
3°	Andrea Guerini	3.440	10
4°	Alberto Riboldi	3.380	11
5°	Claudio Seddio	2.140	12
6°	Fabio Rizzinelli	1.850	11
7°	Eugenio Piccinelli	1.580	13
8°	Maurizio Colpani	1.560	9
9°	Franco Aime	1.520	8
10°	Roberto Gaburri	1.480	8
11°	Giorgio Taglietti	1.400	5
12°	Ennio Barozzi	1.280	9
13°	Valerio Bocelli	1.130	4
14°	Giuseppe Grumelli	970	7
15°	Tarcisio Bonomi	900	5
16°	Ennio Tosi	800	6
17°	Marco Fragni	700	4
18°	Vincenzo Bricchetti	640	4
19°	Giuseppe Cherubini	630	5
20°	Roberto Paoletti	590	4

Dalla regolarità alla pista

Bruno Ferrari, pluricampione sociale con due Mille Miglia nei palmares, si dedica anche alla velocità: nella foto è alla guida della March 701 di F1 (la sigla indica l'anno, il 1970, e la formula).



Coccaphoto 2010

Questo mosaico fotografico è stato realizzato con tanta pazienza e passione da Luigi Cocca fotografo ufficiale della Scuderia Brescia Corse, autore anche delle foto nelle pagine precedenti.

PATRIZIA SBARDOLINI

DONNA IN PISTA

Lo scorso anno, ha destato notevole interesse il Challenge Italiano Formule Storiche, il campionato riservato alle monoposto d'epoca a ruote scoperte, che si correrà pure nel 2011 sui più importanti circuiti italiani.

Oltre a Bruno Ferrari, alle sei gare del Challenge 2010 (Monza, Imola, Misano, Franciacorta, Vallelunga e Varano), ha partecipato pure una nuova socia della Scuderia Brescia Corse: Patrizia Sbardolini.

La biondissima Patrizia ha corso con diverse vetture - sia moderne, sia storiche - in differenti specialità, dai rally, alle corse in salita e in circuito. Da qualche anno, alternando le corse con gli impegni professionali (Patrizia è presidente della Federazione Autonoma Italiana Benzinai di Brescia), la sua passione l'ha indirizzata sulle monoposto storiche: nel 2008, ha preso parte al Campionato Europeo "FIA Lurani" alla guida di una Formula Junior Taraschi del 1960, correndo su piste come Silverstone, Hockenheim, Monza, Dijon e il Nürburgring e al Grand Prix Historique Di Montecarlo.

Nel 2009, sempre nel campionato continentale, Patrizia ha cambiato vettura, correndo con una Formula Junior Merlyn del 1963. Poi, dal 2010, ha iniziato l'avventura del Challenge Italiano Formule Storiche; ecco i risultati:

Gara 1 Monza: 4a assoluta, 3a di classe
Gara 2 Monza: 7a assoluta, 4a di classe

Gara 1 Imola: N.C.
Gara 2 Imola: 5a assoluta, 4a di classe

Gara 1 Franciacorta: 4a assoluta, 2a di classe
Gara 2 Franciacorta: 3a assoluta, 3a di classe

Gara 1 Misano: N.C guasto meccanico
Gara 2 Misano: N.C.guasto meccanico

Gara 1 Varano: 4a assoluta, 1a di classe
Gara 2 Varano: N.C., guasto meccanico

Gara 1 Vallelunga: 4a assoluta, 4a di classe
Gara 2 Vallelunga: 6a assoluta, 5a di classe



Foto di gruppo per i partecipanti del Challenge Italiano Formule Storiche. Al centro, Patrizia Sbardolini; con il piede sulla ruota posteriore, c'è Arturo Merzario.



IL CLUB IN VISITA A TORINO

CENTRO STORICO FIAT

TRA LE ATTIVITÀ PIÙ APPREZZATE DA ALCUNI SOCI DEL CLUB, CI SONO LE VISITE AD IMPORTANTI SITI AUTOMOBILISTICI.

NEL 2010, DOPO LA VISITA ALLA DALLARA AUTOMOBILI DI VARANO 'DE MELEGARI, I SOCI DEL CLUB SONO STATI IN VISITA AL CENTRO STORICO E ARCHIVIO FIAT.

Grazie ai buoni uffici del Consigliere Giovanni Corazza, il direttore delle Relazioni Internazionali del Fiat Group Automobiles S.p.A., Davide Kluzer, ci ha organizzato una visita davvero straordinaria: in primo luogo, il Centro Storico - ma sarebbe meglio chiamarlo museo - ha appositamente aperto per noi il sabato mattina. In più, con un gesto di squisita cortesia, anziché pretendere il pagamento del biglietto, a ciascun socio presente sono stati omaggiati due libri, uno sul design Fiat e l'utilissimo "Tutte le Fiat 1899 - 2007", la completa guida edita da Edidomus.

Davide Kluzer ha spiegato: «A mio personale giudizio, il Centro Storico Fiat è un museo molto interessante, che ben rappresenta oltre un secolo di storia della nostra Azienda e il contributo che la stessa ha dato per lo sviluppo a 360° del nostro Paese». Il suo giudizio ha perfettamente collimato con il »



Paola e Alfredo Coppellotti hanno ritrovato la vettura del loro viaggio di nozze: la Fiat 1100 TV Cabriolet.



Da sinistra:
Andrea Fabbris, Ezio Bricarello e Gino Valenzano.



Il gruppo di soci del Club Mille Miglia all'ingresso del Centro e Archivio FIAT, in via Chiabrera a Torino.



OMR AUTOMOTIVE: FACCIAMO IL GIRO DEL MONDO. OGNI GIORNO.

Dalcom



IL GRUPPO OMR HA IMPIANTI PRODUTTIVI E SEDI OPERATIVE IN EUROPA, MAROCCO, BRASILE, INDIA, CINA.

www.omrautomotive.it





nostro, perché la visita è stata realmente appassionante: tutti i partecipanti sono stati sorpresi dall'efficacia dell'allestimento e dai tanti temi trattati.

Il pranzo, in un ristorante tipico ha concluso la visita a Torino, il sei novembre, dei soci del Club.

Tra i momenti da ricordare di questa giornata, anche la sorpresa riservataci da un socio fondatore: Gino Valenzano, uno dei più valenti piloti italiani, ci attendeva all'ingresso di Via Chiabrera.

Al grande Gino, attraverso queste pagine, facciamo gli auguri di buon compleanno: il 24 aprile 2011, ha compiuto novant'anni! **||**





CRONACHE

DEL CLUB MILLE MIGLIA

CASO MILLE MIGLIA: INEQUIVOCABILI LE MOTIVAZIONI DELL'ASSOLUZIONE

Sullo scorso numero, abbiamo dato la notizia che, lo scorso 14 ottobre, il processo Aci-Mille Miglia si è concluso con l'assoluzione di tutti gli imputati, perché il fatto non sussiste. Giacomo Bontempi, Gino Danieli, Costantino Franchi, Giuseppe Lucchini, Vittorio Palazzani ed Enzo Ziletti, sono stati assolti dal Tribunale di Brescia dopo la richiesta di assoluzione firmata proprio dal Pubblico Ministero. Ora, sono state rese note le motivazioni: «*In merito, nessuno degli elementi costitutivi tipicamente richiesti per la configurazione del contestato delitto associativo può dirsi aver trovato neppure embrionale riscontro*». La sentenza riassume tutte le valutazioni che hanno portato i giudici ad assolvere «*perché il fatto non sussiste*» tutti gli imputati. Dalle 24 pagine che spiegano la sentenza finale, emergono nettamente separate le posizioni di Giacomo Bontempi, all'epoca dei fatti presidente dell'Acì di Brescia, rispetto a Giuseppe Lucchini e al resto della Marva.

Per il giudice Giovanni Pagliuca «*nessun elemento è emerso a carico di Bontempi, dal 1987 al 2007 presidente dell'Acì di Brescia, incarico svolto gratuitamente: a lui non appaiono ascrivibili condotte collusive con gli altri soci più direttamente coinvolti nel potenziale conflitto d'interessi*».

Proprio attorno alla possibilità di un conflitto d'interessi si sviluppa l'assoluzione di Giuseppe Lucchini:

come consigliere dell'Acì e presidente del comitato organizzatore della Mille Miglia targata Marva, l'imprenditore bresciano avrebbe potuto avere «*interesse in forza del richiamo alla sua duplice veste: i suoi interventi non giungono tuttavia a concretizzare, di per sé soli, un'effettiva interferenza e turbativa nella procedura amministrativa in corso*». Per quanto concerne il grande accusato, Costantino Franchi, per il giudice «*è stato per decenni impegnato, anche economicamente, in prima persona. A lui non appare ascrivibile alcuna condotta penalmente rilevante*». Poche righe vengono dedicate dai giudici a Palazzani, Ziletti e Danieli: per il primo «*non ci sono riscontri di condotte fraudolente e collusive*», mentre per gli altri due «*non è stata riscontrata alcuna supposta interferenza con la procedura di aggiudicazione della gara in atto*».



ARTURO MERZARIO E MAURO BORELLA PORTERANNO UN'ABARTH TC AL NÜRBURGRING

Nel weekend del 24-25 e 26 Giugno si svolgerà al Nürburgring la famosa "24 Ore" e come di consuetudine da qualche anno, subito prima della partenza, si svolgerà la "24h Classic", la gara endurance di tre ore dedicata alle auto d'epoca. Le storiche percorreranno lo stesso tracciato utilizzato per la "24 Ore" ovvero il circuito vecchio, la mitica Nordschleife, unito al GP di Formula Uno, in modo da poter usare i più moderni box di quest'ultimo. Con l'unione dei due tracciati, la lunghezza di ogni giro è di ben 25,378 km. A questa gara partecipano oltre 160 vetture storiche, dalle Porsche 935 e BMW M1 fino alle Ford Capri, BMW CSL, 2002, NSU TT e Abarth TC.

Quest'anno, alla partenza della "24h Classic" ci sarà un ritorno assai gradito agli appassionati: al volante della Abarth TC1000 "Brescia Corse", di Mauro Borella e Arnaldo Pieraccini, ci sarà anche Arturo Merzario. Al Nürburgring, il fuoriclasse comasco è stato protagonista di innumerevoli gare



e del famoso salvataggio di Niki Lauda, durante il GP di F1 del 1976: insieme a Ertl e Edwards, Merzario salvò la vita a Lauda, estraendolo dalla sua Ferrari in fiamme. Arturo, che iniziò la sua brillante carriera, nei primi anni '60, proprio su un'Abarth TC simile a quella che guiderà al Nürburgring, ha dichiarato di "non vedere l'ora" di mettersi nuovamente al volante - su un circuito che conosce così bene - di una di queste piccole e pestifere berlinette, particolarmente a loro agio sui tracciati tortuosi come la Nordschleife.

1° GRAN PREMIO BRESCIA DELLE 1000 MIGLIA

Il 1° Gran Premio Brescia, l'unica Mille Miglia che non fu disputata sul classico percorso Brescia-Roma-Brescia, è la gara che il Club Mille Miglia rievoca con la Coppa Franco Mazzotti, grazie all'intuizione e alla caparbietà di Raoul Patrizi, che la ideò tre anni orsono. La storia di questa corsa leggendaria è già stata pubblicata sulla Freccia Rossa, esattamente nel novembre del 2009.

Per questo motivo, non ve la riproporremo; tuttavia, la disponibilità delle fotografie di queste pagine, di proprietà del BMW AG Historisches Archiv della Casa di Monaco di Baviera, meritava assolutamente la pubblicazione.

Questi eccezionali frammenti di storia della »



“Superleggera” e velocissima

La versione berlina aerodinamica della BMW 328, realizzata dalla Touring di Milano.



Le 328 da corsa

I tre modelli speciali della serie 328: la Coupé Kamm, la spider e la berlina Touring.

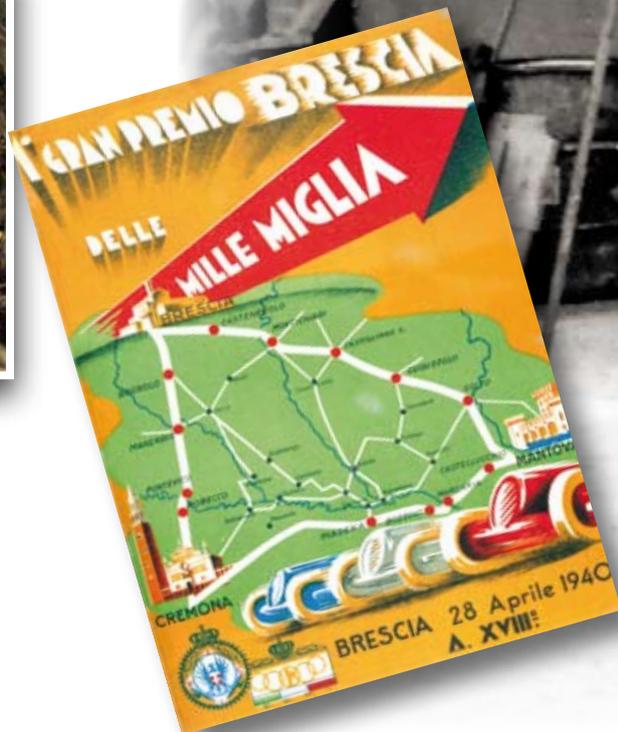
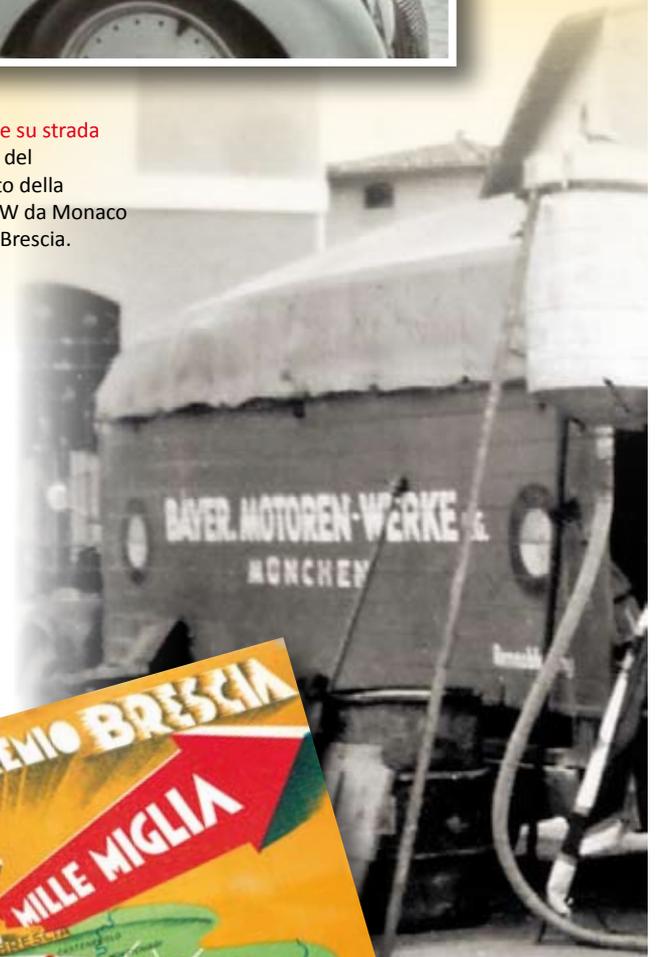
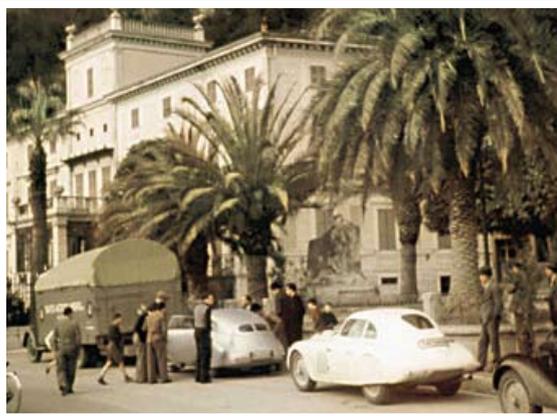


In parata

Monaco di Baviera, Aprile 1940: la squadra BMW sfilava prima della partenza verso Brescia.



Direttamente su strada
Alcuni scatti del
trasferimento della
squadra BMW da Monaco
di Baviera a Brescia.



Mille Miglia, di Brescia e dell'automobilismo sportivo, appartengono a un reportage che racconta per immagini il viaggio alla Mille Miglia, da Monaco e ritorno, della squadra BMW.

Nelle fotografie appaiono, com'erano all'epoca, alcuni luoghi che i concorrenti della Coppa Franco Mazzotti ripercorrono ad ogni rievocazione: dal traguardo di Viale Duca degli Abruzzi, dove la torre riservata alla stampa e alle segnalazioni spiccava sulle grandi tribune, alla curva delle Grazie, il vertice mantovano del circuito stradale a triangolo.

Rimandando il lettore alla Freccia Rossa n° 50, dove si trova tutta la cronaca, per comodità di lettura riportiamo la classifica e alcuni dati: il G.P. Brescia delle Mille Miglia fu disputato il 28 Aprile 1940, con buone condizioni meteorologiche lungo tutto il tracciato, per tutta la gara. »



In alto:

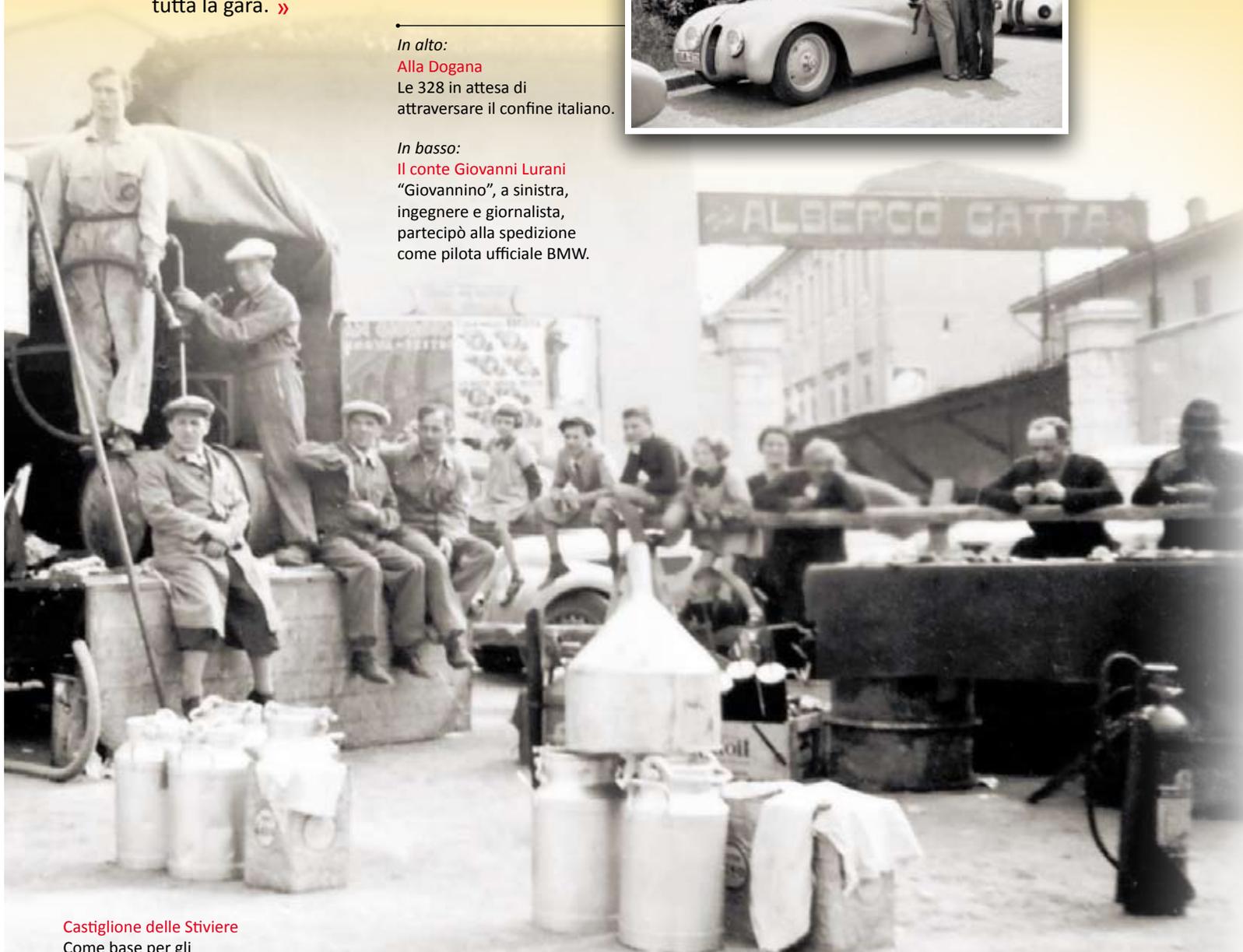
Alla Dogana

Le 328 in attesa di attraversare il confine italiano.

In basso:

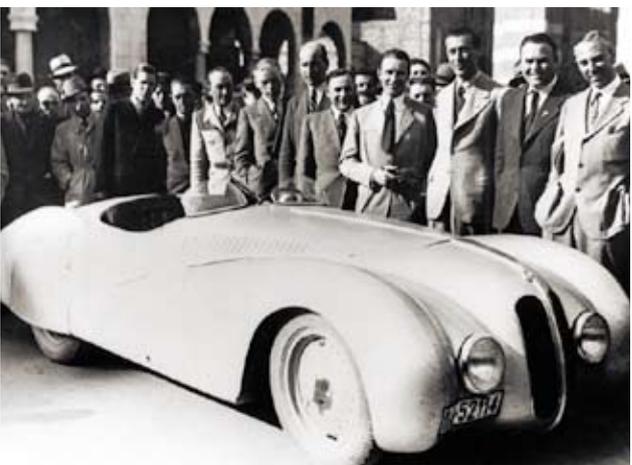
Il conte Giovanni Lurani

"Giovannino", a sinistra, ingegnere e giornalista, partecipò alla spedizione come pilota ufficiale BMW.



Castiglione delle Stiviere

Come base per gli allenamenti, la squadra BMW scelse la cittadina tra Brescia e Mantova.



I preparativi della corsa:

dopo aver punzonato in piazza della Vittoria, la squadra BMW si ritirò nei "paddock" in zona "Foro Boario", prima di presentarsi alla partenza di viale Duca degli Abruzzi.

La squadra era così composta:

- n° 70 - Fritz Huschke von Hanstein - Walter Baumer, 328 berlina touring
- n° 71 - Hans Wencher - Rudolf Scholz, 328 spider
- n° 72 - Wilhelm Briem - Uli Richter, 328 spider
- n° 73 - Giovanni Lurani Cernuschi - Franco Cortese, 328 Coupé Kamm
- n° 74 - Adolf Brudes - Ralph Roesse, 328 spider



Il percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, circa 165 km, era da ripetere 9 volte, per una distanza totale di 1486 Km.

Queste le categorie ammesse:

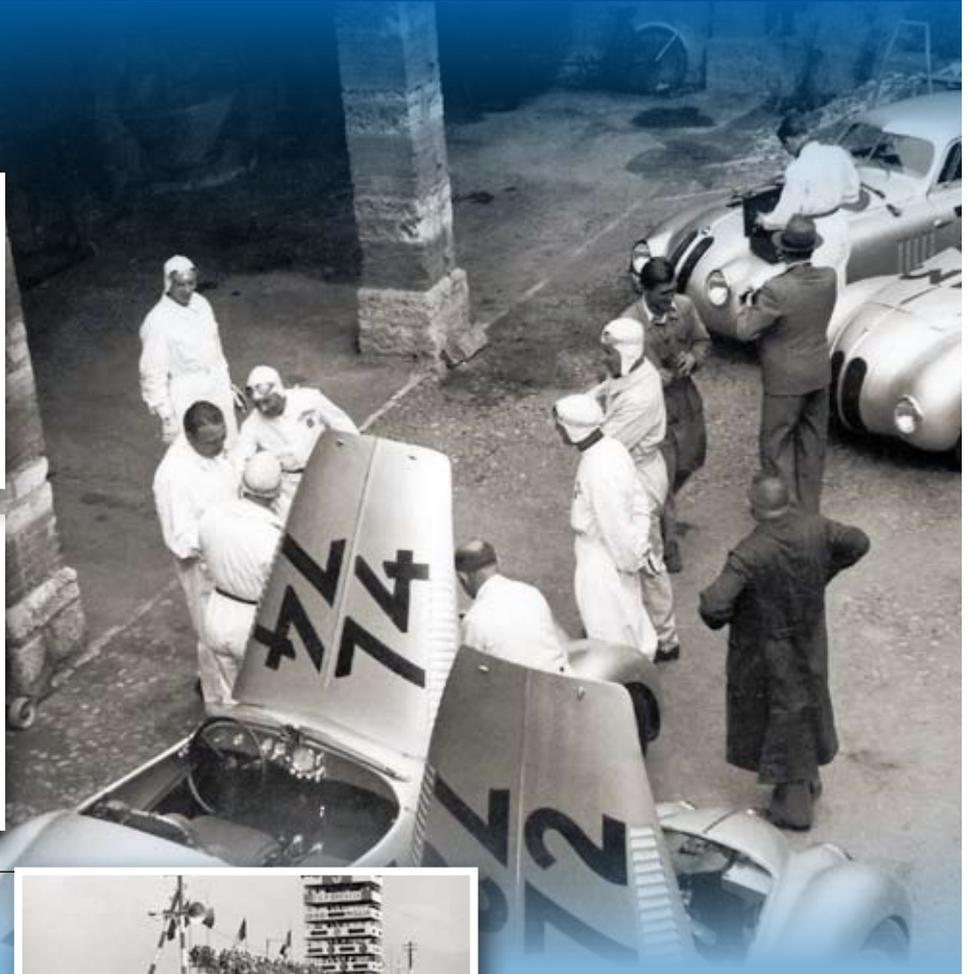
Vetture Sport, Classi 750 cc, 1100 cc, 1500 cc, 2000 cc, 3000 cc. Le classi "Fino a 750 cc" e "Fino a 1500 cc" hanno disputato la gara percorrendo otto dei nove giri previsti per le altre classi, per una distanza pari a 1.321 km. ||



La Piazza della Mille Miglia

La Mille Miglia del 1940, chiamata 1° Gran Premio Brescia, fu l'unica a non prendere il via da Viale Venezia. Le "punzonature", cioè le operazioni delle verifiche, furono comunque tenute in Piazza della Vittoria.





Un circuito di 165 km, da ripetere 9 volte. Oltre a un enorme pannello per la segnalazione dei tempi e dei giri, l'Automobile Club di Brescia allestì in viale Duca degli Abruzzi imponenti tribune; al centro, spiccava la grande torre, riservata alla stampa e ai telegrafisti che ricevevano i tempi.



La curva delle Grazie. Sotto, a destra, il vertice mantovano del circuito.



Il direttore Renzo Castagneto, direttore dell'ACI Brescia e di tutte le Mille Miglia, mostra la bandiera a scacchi ai vincitori.





Nella foto ufficiale della squadra BMW mancano gli italiani Lurani e Cortese.



Von Hanstein e Baumer, sotto in primo piano, vinsero alla fantastica media di 166,723 km/h. A sinistra, mentre completano il quinto dei nove giri sul traguardo di viale Duca degli Abruzzi.



Classifica generale

Cl.	N°	Equipaggio	Vettura	Tempo
1	70	Fritz Huschke von Hanstein - Walter Baumer	BMW 328 berlina Touring	8.54'46" 3/5
2	84	Giuseppe Farina - Paride Mambelli	Alfa Romeo 6C 2.500 SS spider Touring	9.10'16" 2/5
3	74	Adolf Brudes - Ralph Roese	BMW 328 spider	9.13'27" 3/5
4	79	Clemente Biondetti - Aldo Stefani	Alfa Romeo 6C 2.500 SS spider Touring	9.13'37" 2/5
5	72	Wilhelm Briem - Uli Richter	BMW 328 spider	9.16'08" 4/5
6	71	Hans Wencher - Rudolf Scholz	BMW 328 spider	9.17'15" 4/5
7	82	Carlo Pintacuda - Consalvo Sanesi	Alfa Romeo 6C 2.500 SS spider Touring	9.25'47" 2/5
8	76	Carlo Felice Trossi - Ascanio Lucchi	Alfa Romeo 6C 2.500 SS spider Touring	9.36'55" 3/5
9	46	Emilio Fioruzzi - Adelmo Sola	Stanguellini 1.100 spider hardtop Torricelli	11.11'47" 1/5
10	36	Franco Bertani - Licinio Lasagni	Stanguellini 1.100 spider Torricelli	11.16'44" 1/5



VISIONE ONIRICA

IL SOGNO DI SCRIVERE UN'ENCICLOPEDIA DELL'AUTOMOBILE

Tutti hanno un sogno, qualcuno ne ha molti: è il caso del nostro amico belga Dominique Cruyt, socio del Club Mille Miglia.

Da qualche tempo, Dominique ci parlava di un suo progetto editoriale, un'enciclopedia interrogativa su centoventicinque anni di evoluzione, dal titolo "L'Automobile: Sostenibilità di un Sogno".

Detto e fatto: in pochi mesi, con il primo capitolo redatto e tradotto, il sogno si è tramutato in realtà.

Si tratta di un pregevole lavoro di ricerca, che lascia intuire la piacevolezza del resto dell'opera.

Nell'attesa che un editore proponga a Cruyt la pubblicazione integrale, la Freccia Rossa proporrà un capitolo per ogni numero pubblicato.

Alla fine, chi avrà conservato tutti i numeri potrà ritagliare le pagine e far rilegare l'opera completa; oppure - per preservare le riviste - potrà chiederci le varie copie.



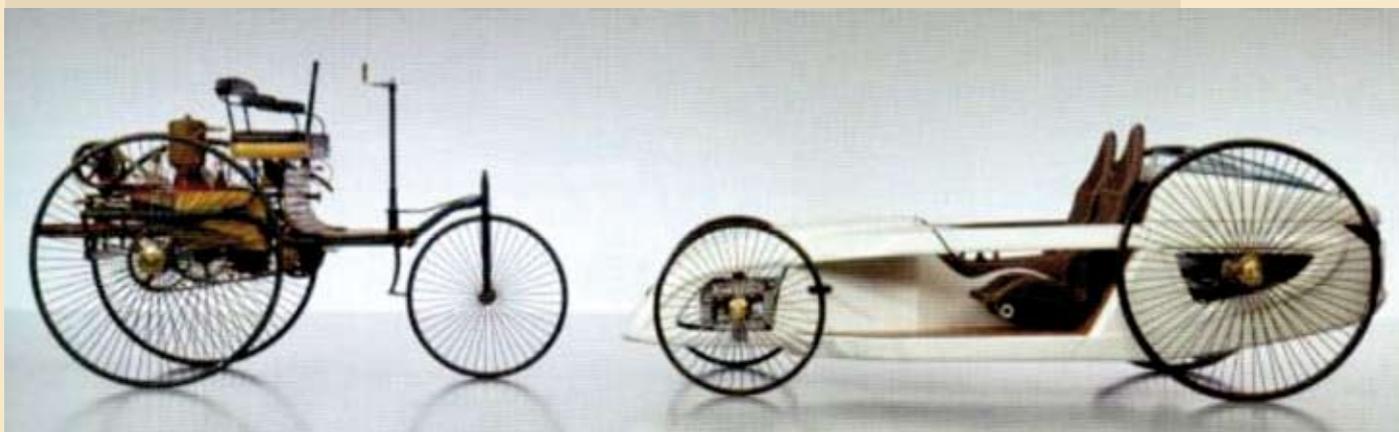
Dominique Cruyt, in compagnia di Massimo Meli sulla Fiat 505 Cabriolet del 1923, saluta durante il passaggio nel Parco dell'Oglio della Coppa Franco Mazzotti 2010.



INSERTO

L'AUTOMOBILE: SOSTENIBILITÀ DI UN SOGNO

ENCICLOPEDIA INTERROGATIVA
SU 125 ANNI DI EVOLUZIONE



Benz "Dreirad"

1886 > 2010

Mercedes "F-Cell Roadster"

Dominique Cruyt





L'AUTOMOBILE: SOSTENIBILITÀ DI UN SOGNO

ENCICLOPEDIA INTERROGATIVA SU 125 ANNI DI EVOLUZIONE

Indice

Prima parte: fino al 1920

- I Carl Benz e Gottlieb Daimler: gli inventori?
- II SOSTENIBILITÀ nel 1900: vapore, elettricità o benzina?
- III SOSTENIBILITÀ nel 1900: cavallo o macchina?
- IV COMPETIZIONE 1885-1920: Marketing o Laboratorio?
- V Donne e automobile.
- VI 1885-1920: maturazione dell'evoluzione tecnica.

Seconda parte: fino al 1945

- VII Starting with Consolidation?
- VIII 29 ottobre 1929, crollo anche nel mondo dell'automobile?
- IX COMPETIZIONE 1920>1945: Marketing o Nazionalismo?
- X 1920-1945: maturazione dell'evoluzione tecnica.

Terza parte: fino al 1970

- XI Tendenze del dopoguerra
 - XII I favolosi anni Sessanta "Golden sixties"
- etc.....



Introduzione

In una recente inchiesta è stato chiesto ai bambini come immaginano l'auto del futuro. Nessuno si meraviglierà del fatto che la maggior parte di loro si sia dichiarata in favore dei veicoli che rispettano i parametri ecologici. Con un secondo quesito, è stato chiesto quale fosse il tipo di auto da loro preferita e loro stessi hanno suggerito: sportiva, cabriolet (decappottabile) e

4X4. Infine, alla domanda relativa al marchio da sogno, la loro risposta è stata nell'ordine e senza alcun dubbio: Ferrari, Lamborghini e Porsche!

L'uomo non ha bisogno di essere adulto per essere paradossale e come essere razionale continuerà comunque a sognare.

Veniamo al titolo dell'opera:

L'AUTOMOBILE: SOSTENIBILITÀ DI UN SOGNO

ENCICLOPEDIA INTERROGATIVA
SU 125 ANNI DI EVOLUZIONE

Per gli esteti, un orologio non si limita soltanto a mostrarti le ore.

Così **l'auto** non è semplicemente un mezzo di locomozione: fa parte dei nostri **sogni**, lo abbiamo visto, e per incarnarla nella realtà, meglio se viene salvaguardata la **sostenibilità**, garantendo il futuro non importa con quale tipo di motore.

I 125 anni di costante progresso illustrano la non temporaneità delle idee e sollecitano la vostra indulgenza su qualsiasi volontario anacronismo della storia. L'epopea dell'automobile è una concatenazione, meglio un'**evoluzione**, ma mai una rivoluzione tecnica. È un concentrato di tutta l'attività industriale; del resto, se il XIX° secolo è stato ricco di invenzioni, niente deve destare meraviglia se ha dato anche i natali alla sua sintesi più rappresentativa: **l'automobile**.

Se poi vi si aggiungono i punti di vista scientifico, storico, politico, economico, sociologico, sportivo o più semplicemente irrazionale, noi vi

possiamo proporre, in una paritetica visione laterale, di scoprire insieme il prisma di questa avventura umana.

In conclusione, visto che mai niente è dato per definitivamente acquisito e che numerose incertezze rimangono sull'interpretazione del passato, questa **enciclopedia** – o meglio queste riflessioni – fa spesso richiamo alla forma **interrogativa**, a cominciare dal titolo di ciascun capitolo. Mettersi sempre in discussione permette di sottolineare il contributo di ciascuna invenzione, così come invitare il lettore a prendere il volante della sua curiosità per intraprendere un lungo viaggio attraverso il tempo.....signori, avviate i motori!!!

Dominique Cruyt

** vedi la rivista francese "L'Automobile Magazine", agosto 2008.*



Ringraziamento

Numerose sono le persone che dovrei ringraziare: coloro che hanno avuto pazienza al momento della redazione di queste righe, o al momento dei viaggi con le vetture d'epoca, con gli inevitabili guasti meccanici a bordo strada, o semplicemente coloro che mi hanno sopportato con le mani sporche di olio maleodorante se non addirittura già fossilizzato.

Tuttavia, permettetemi di sottolineare l'apporto di un trio complementare:

■ **Giampaolo Bonechi**, le cui pubblicazioni sono conosciute nel mondo intero. Chi non ha avuto tra le mani magari anche senza saperlo un libro o una guida della "Casa Editrice Bonechi", che sia stato davanti a Ponte Vecchio o come Napoleone dall'alto delle Piramidi? Giampaolo è un collezionista attento ed eclettico di auto d'epoca inglesi... e italiane. Ex presidente del CAMET (Club Auto Moto d'Epoca Toscano), ha giocato un ruolo molto importante nella difesa dei "veri" interessi dei collezionisti d'auto antiche.

■ **Letizia Giani**, ugualmente attiva all'interno della Casa Editrice Bonechi. É lei che ha raccolto una doppia sfida letteraria: quella di tradurre i miei testi originali redatti in lingua francese o inglese e al tempo stesso di familiarizzare con il gergo del mondo automobilistico. Sono particolarmente onorato e lieto di questa colorazione femminile che contraddice l'idea antiquata che la comprensione e l'interesse per la meccanica siano domini esclusivamente maschili.

■ **Massimo Meli**, odontoiatra in Genova e Piacenza. Presiede il Club Aston Martin Italiano ed è l'organizzatore della Vernasca Silver Flag e del Rally della Lanterna. La sua collezione privata conta vetture superbe che sono state oggetto di reportage giornalistici e il cui numero resta un segreto più custodito dei gioielli della Regina d'Inghilterra. Ma è soprattutto grazie alla sua competenza meccanica che ho potuto meglio comprendere e completare certi aspetti determinanti dell'evoluzione dell'automobile.

Un caloroso ringraziamento a tutti e tre perché senza di loro questa enciclopedia sarebbe rimasta al livello dei "macinini"...



CAPITOLO I

Carl Benz e Gottlieb Daimler: gli inventori?

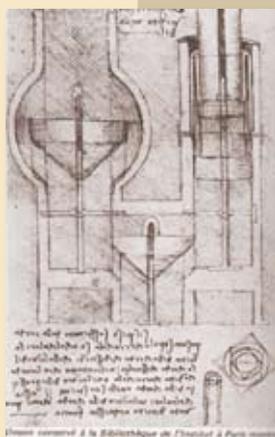
di Dominique Cruyt

I Precursori

Se avere un'idea può considerarsi sufficiente per essere definito "inventore", allora l'invenzione dell'automobile deve essere ricondotta almeno ai disegni di **Leonardo Da Vinci***, il diminutivo di padre **Verbiest*** o il "fardier" di **Cugnot***.

Bisognerà, però, aspettare molti decenni ancora per vedere i primi timidi o discutibili tentativi di costruzione di "carri a idrocarburo", con le realizzazioni dell'austriaco **Sigfried Marcus***, e i brevetti del francese **Delamare-Debouteville*** o dell'americano **Selden***.

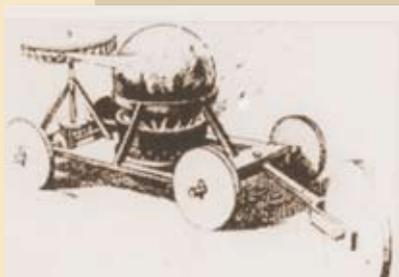
* Who's who ?



Leonardo da Vinci (1452-1519) ha progettato molti dei dispositivi ancor oggi utilizzati nella locomozione, anche nell'aeronautica. Nonostante il mecenatismo Sforza, solo pochi dei suoi progetti purtroppo diventarono realtà. Nel campo dell'autotrazione, il più significativo è la valvola conica, ispirata dopo varie autopsie sul corpo umano (vedi *Codex Atlanticus*).

Padre Ferdinand Verbiest S.J. (1623-1688) costruì per l'Imperatore cinese la prima automobile nel senso etimologico: "un veicolo che si muove da solo". Aveva la lunghezza di un giocattolo (60 cm) e la locomozione era originata da un boiler, che, con un soffio di vapore, azionava una ruota a pale collegata alle ruote. Per riconoscenza, l'imperatore lo nominò Mandarin. Questo eminente missionario fiammingo, sotto l'autorità di un padre italiano (Martino Martini), effettuò studi in astronomia e grazie al suo genio di gesuita, nel 1668, argomentò, lontano da Roma, l'incredibile conciliazione scientifica tra la teoria eliocentrica di Copernico

e le tesi ufficiali dell'Inquisizione Cattolica contro Galileo (vedi *Liber organicus astronomiae europaeae apud Sinas restituae*).



Nicolas Joseph Cugnot (1725-1804) realizzò un trattore triciclo di artiglieria, grande (7,32 metri) e pesante, che, nel 1770, finì la sua breve vita contro un muro. Cugnot rimane per i Francesi l'inventore del automobile, anche se nacque in Lorena, regione all'epoca sotto dominazione austriaca.



Oggi si trova al Conservatoire Arts et Métiers, Parigi.

Sigfried Marcus (1831-1898), fu uno scienziato interessato alla medicina e conosciuto per migliorie effettuate sullo stetoscopio. I suoi studi si concentrarono anche sull'efficienza del motore endotermico, sostituendo il gas con la benzina, un prodotto ottenuto dalla raffinazione del petrolio greggio scoperto in Titusville/Pensylvania-USA (Drake nel 1859) e nel sud della Polonia. L'alimentazione era effettuata con un vaporizzatore, una sorta di precursore del carburatore. I suoi primi esperimenti furono eseguiti a Vienna, in Mariahilfstrasse, con una macchina rudimentale, attorno all'anno 1875. Essendo egli ebreo, il suo unico veicolo fu nascosto durante il regime nazista per evitarne la distruzione. Sorprendentemente Marcus non credette mai nel futuro dell'automobile.



Vienna Technical Museum



Edouard Delamare-Debouteville (1856-1901) aveva sviluppato e brevettato un motore a scoppio per la sua fabbrica tessile e per montarlo su un triciclo (e poi un break) nel 1883. In seguito, lo abbandonò per i molti altri suoi interessi.



Ricostruzione del break Delamare-Debouteville 1884 a 2 motori

Infatti, oltre ad essere un imprenditore ed un innovativo coltivatore di ostriche e molluschi, Delamare è riconosciuto dai filologi indo-ariani, quale autore di un rinomato dizionario sanscrito.

George Selden, già nel 1877, aveva solo disegnato una carrozza senza cavalli utilizzando un motore a combustione interna, e successivamente brevettata col n° 549160. Nel 1897 la vendette per la cifra di 10.000 dollari a W. Whitney, il quale immediatamente fondò la ALAM (Associazione Costruttori Automobili su Licenza) obbligando i suoi associati a pagare

diritti su ogni autovettura prodotta. Tutti i costruttori, anche se riluttanti, si associarono, eccetto uno: **Henry Ford**. Siccome nessun prototipo funzionante fu mai costruito da Selden, il brevetto fu invalidato nel 1911, dopo un lungo iter processuale. L'immortale modello T di Ford era appena stato lanciato nel 1908 e 15 milioni di unità ne saranno costruite.



Ford doveva proteggere i suoi rivenditori dal brevetto Selden

Prima di parlare della genesi delle auto a benzina, bisogna comprendere meglio gli eventi che hanno portato alla costruzione del motore.

Alla fine del XVII secolo lo scienziato olandese **Huygens*** provò la fattibilità di un meccanismo di combustione interna utilizzando polvere pirica come fonte di energia.

Nel 1807, lo svizzero **de Rivaz*** sviluppò un motore ad idrogeno forse a scopo di locomozione.



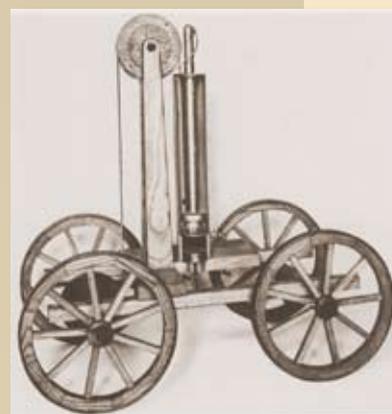
1673: presentazione della prima idea di motore a scoppio all'Accademia Francese delle Scienze

Christiaan Huygens (1629-1695) è conosciuto principalmente come matematico, fisico e astrologo. Le sue capacità meccaniche si concentrarono sugli orologi: nel 1656, aveva introdotto il pendolo quale stabilizzatore del meccanismo rotatorio, come spiegato in uno dei suoi libri: *Horologium Oscillatorium*.

Isaac de Rivaz (1752-1828), dopo alcuni esperimenti sulla forza-vapore, nel 1807, inventò e brevettò un motore a combustione interna, basato sull'accensione di una miscela esplosiva, utilizzando

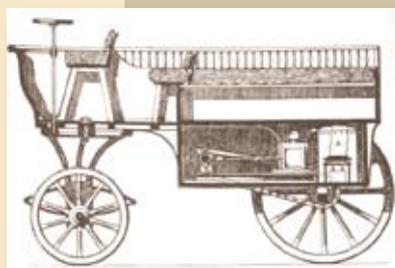
una dispositivo a scintilla sviluppato da Alessandro Volta. Ancor più sconosciuti sono gli studi di **Nicéphore Niepce**, il futuro inventore della fotografia, che nello stesso anno arriverà a risultati simili.

Ricostruzione del veicolo di Rivaz del 1805 che utilizzava un pistone verticale – in accordo col l'idea di Huygens – generante il moto ipotetico durante la fase di depressione. Assomiglia ad una ghigliottina viaggiante e può essere osservata a Milano al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica Leonardo da Vinci.





Dalla metà del 1800, il belga **Lenoir*** e i toscani **Barsanti e Matteucci*** sperimentarono motori funzionanti con una miscela aria/gas.



Il triciclo con cui Lenoir percorse nel 1863 la distanza di 18 km tra Parigi e Joinville. Questo triciclo fu forse acquistato dallo Zar Alexander II prima di scomparire per sempre.

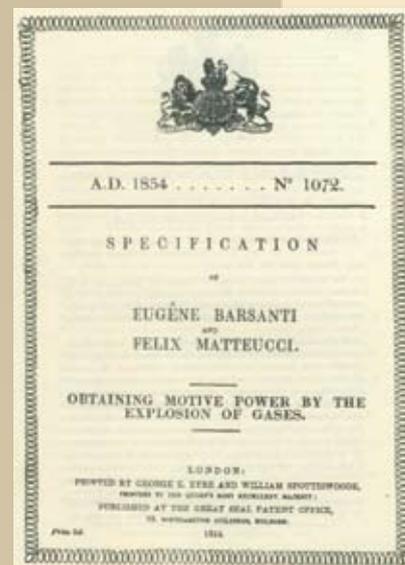
Etienne Lenoir (1822-1900), con grandi capacità meccaniche, brevettò nel 1860 a Parigi un motore col n° 43624 accompagnato da due altri pionieri, Beau de Rochas (che 2 anni dopo descrisse la sequenza a 4-tempi) ed il carrozziere Jeantaud (che migliorò il sistema di sterzo a parallelogramma).

Questo primo motore a

combustione interna (non esterna, come nel riscaldamento del processo acqua>vapore) era comunque ispirato dai motori a vapore con doppio effetto: per assicurare un movimento alternato completo del pistone, occorreva un cilindro unico dove l'esplosione della miscela (aria+10% gas) avvenisse in modo alternato a ciascuna parte di un pistone a corsa media, quindi non a compressione totale. Purtroppo, tale sistema richiedeva una cilindrata molto elevata per produrre la potenza di un cavallo

vapore. Tuttavia, la vera originalità del motore Lenoir era l'accensione della miscela esplosiva, tramite candele e bobina (rocchetto di Ruhmkorff). Nonostante la buona produzione (400 esemplari) il motore Lenoir non raggiunse mai il rendimento del motore Barsanti.

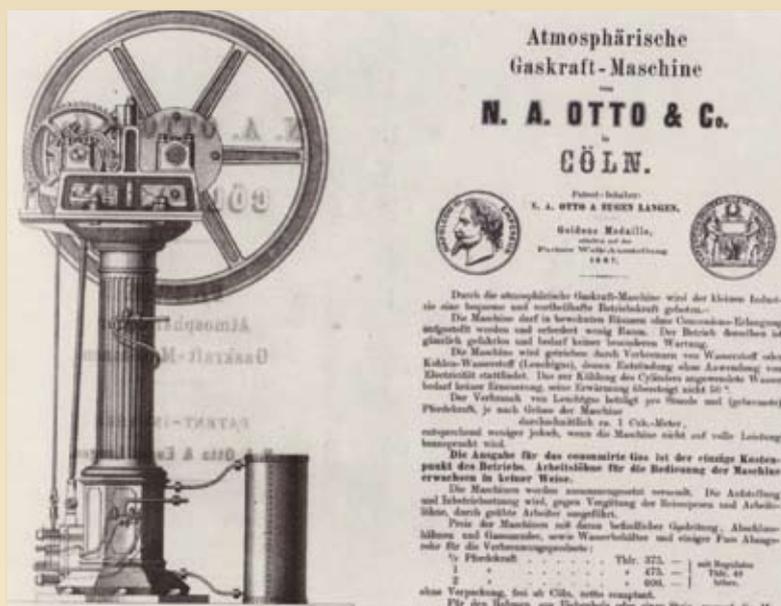
Barsanti e Matteucci avevano brevettato a Londra un motore a scoppio (3 tempi), nel 1854. Nonostante Barsanti fosse un sacerdote dal talento scientifico, ebbe le sue buone ragioni di essere frustrato quando nel 1867, ignorando il suo brevetto, il motore di Nikolaus Otto fu esposto al Salone di Parigi e messo in produzione.



brevetto Barsanti e Matteucci

Nel frattempo, a seguito di vari esperimenti, la miscela esplosiva passa da gas a idrocarburi liquidi e infine, dopo un incontro con Lenoir, **Nikolaus Otto** si convinse e stabilì che la brutalità dell'esplosione sul pistone poteva essere qualcosa da attenuare. Decise quindi di aggiungere

non solo una "fase di compressione" al due tempi ormai ampiamente accettato, ma anche più cilindri, almeno fino a 4: un pistone serviva quindi ad ammortizzare l'esplosione e a creare la compressione, un altro a evacuare la totalità del gas bruciato.



Quest'idea finì per essere riconosciuta abbastanza promettente per entrare in produzione e Otto assunse a Colonia **due giovani ingegneri...**



...Gottlieb Daimler e Wilhelm Maybach

Entrambi portarono avanti lo sviluppo dei motori brevettati da **Otto & Langen** per dieci anni, fino alla decisione di licenziarsi per fondare la **Daimler-Motoren-Gesellschaft**.



Da quel momento in poi, l'ambizione principale di Daimler fu quella di concentrarsi principalmente sulla progettazione e costruzione del motore universale; per questo, accolse con soddisfazione la decisione del tribunale di invalidare il brevetto del motore a 4-tempi di Otto: **Beau de Rochas**, un amico francese di **Lenoir**, aveva infatti descritto esaurientemente la sequenza a 4 tempi nel 1862, 24 anni prima.

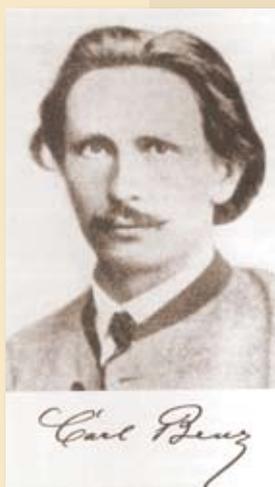
Da quel giorno Daimler rispose a tutte le necessità di motorizzazione: oltre a navi, tram e dirigibili, nel 1885, fu equipaggiata una motocicletta. L'anno seguente, fu

finalmente prodotto un veicolo, assemblando un motore a "alta velocità" (850 giri al minuto) ad una carrozza senza cavalli, alla quale fu tolta l'asta.



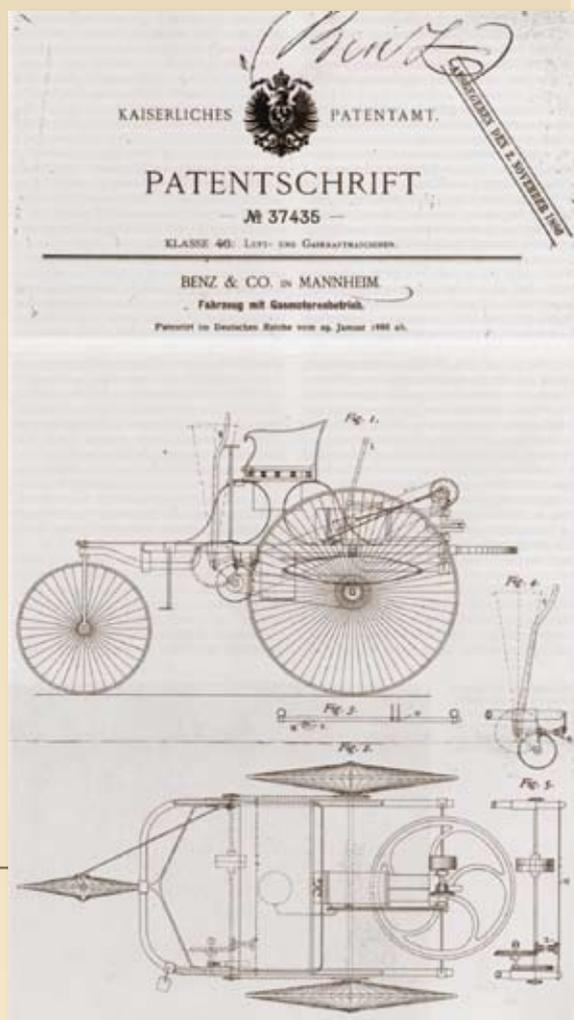
Gottlieb Daimler e il figlio Paul, sulla carrozza a motore del 1886

Carl Benz



Nel frattempo a Mannheim, a soli 100 km di distanza da Stoccarda, la *"Benz & Rheinische Gazmotorenfabrik"*, aveva sviluppato un motore fisso, premiato all'Esibizione Universale di Anversa.

Tuttavia, il sogno di Carl era quello di completare la costruzione di un'auto motorizzata. L'invalidazione del brevetto di Otto fu una buona notizia anche per lui e così il suo "dreirad" (triciclo) venne registrato nel 1886 con il n° 37435. →





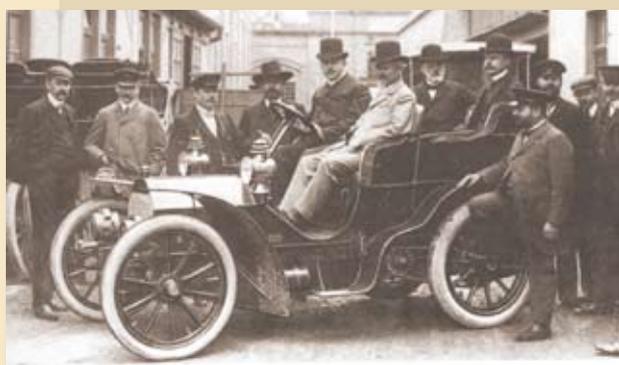
L'industria automobilistica tedesca



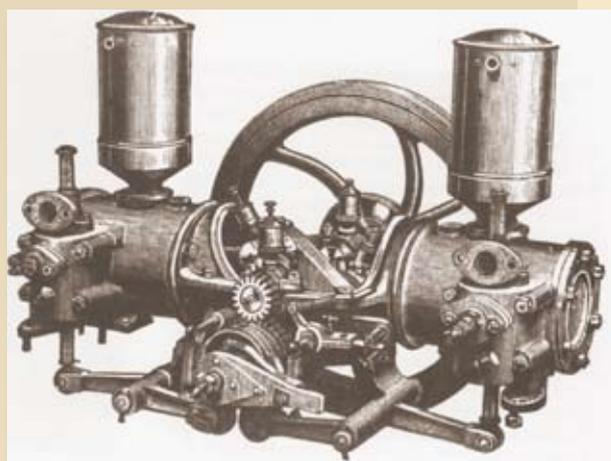
Montaggio delle Daimler a Cannstatt nel 1900



Nel 1895: Stabilimento Benz in Waldhofstrasse a Mannheim e il contra-motor



Una Daimler-Simplex, commercializzata per la prima volta con il marchio Mercedes, nome della figlia di Emil Jellinek, Console austriaco a Nizza e importante cliente prima e concessionario Daimler poi. A sinistra, accanto al pilota, Wilhelm Maybach.



Sorprendentemente, Daimler e Benz non si incontrarono mai.

Tuttavia sono entrambi legittimamente considerati i padri dell'industria mondiale dell'automobile se non addirittura gli inventori dell'automobile.

Daimler privilegiò sempre il *motore-universale* fino alla sua morte, nel 1900. Il suo fedele assistente, Maybach, ne continuò lo sviluppo e produsse nel 1901 un'automobile (la Simplex Mercedes) che - immediatamente - fece apparire le altre auto del vecchio stile "ippomobile" sorpassate e fuori moda.

Benz darà priorità all'industria

automobile. Invece di proporre una carrozza per cavalli riadattata, il suo triciclo sarà la prima vera auto a benzina disegnata per essere prodotta e venduta. Alla fine del XIX° secolo, per un breve periodo, con i suoi 500 pezzi all'anno Benz diventò il più grande produttore di auto del mondo.

Avendo sempre costruito i propri motori, nel 1895, la sua competenza fu tale da riuscire a progettare motori come il "contra-motor", un bicilindrico orizzontale antesignano degli attuali motori "boxer".

Nel 1929, tre anni dopo la storica fusione di Daimler-Mercedes e Benz, Carl Benz scomparve.



L'industria automobilistica francese

Assieme alla tedesca, l'industria automobilistica francese fu la prima a sperimentare il motore a benzina nella locomozione, come alternativa alle auto a vapore (Bollée, Serpollet, Trépardoux) e elettriche (Jeantaud). Appena il nuovo motore a benzina "Daimler" fu reso disponibile all'acquisto (vedi Louise Sarazin nel quinto capitolo "La donna e l'automobile"), alcuni industriali, come Panhard, Peugeot, de Dion Bouton, Berliet e Renault, inizieranno ad assemblare le loro auto.

La principale ragione del successo della produzione automobilistica fu la pre-esistenza di una rete di strade – parzialmente basata sull'eredità romana – ricostruite da Colbert (Ministro di Luigi XIV, il Re Sole) prima e Napoleone poi, per facilitare commercio e ambizioni militari.

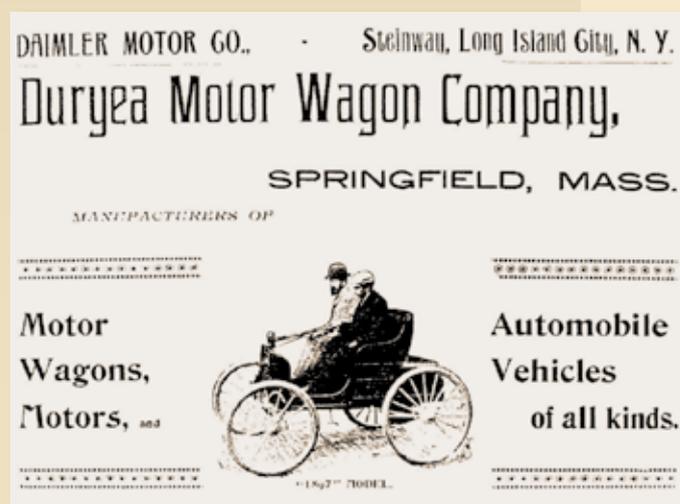


Illustrazione della rete stradale romana di Agrippa in Francia.

L'industria automobilistica americana

Frank Duryea a Springfield nel Massachusetts, costruì la sua prima auto a benzina nel 1892, seguita quattro anni più tardi da Ransom E. Olds (Oldsmobile poi R.E.O.). Henry Ford fondò nel 1903, dopo diversi sfortunati tentativi, la Ford Motor Company.

Gli Stati Uniti saranno, per un determinato periodo di tempo, grandi produttori di auto a vapore ed elettriche. Queste, nel 1900, rappresentavano ancora i tre quarti della produzione americana.



Duryea nel 1897



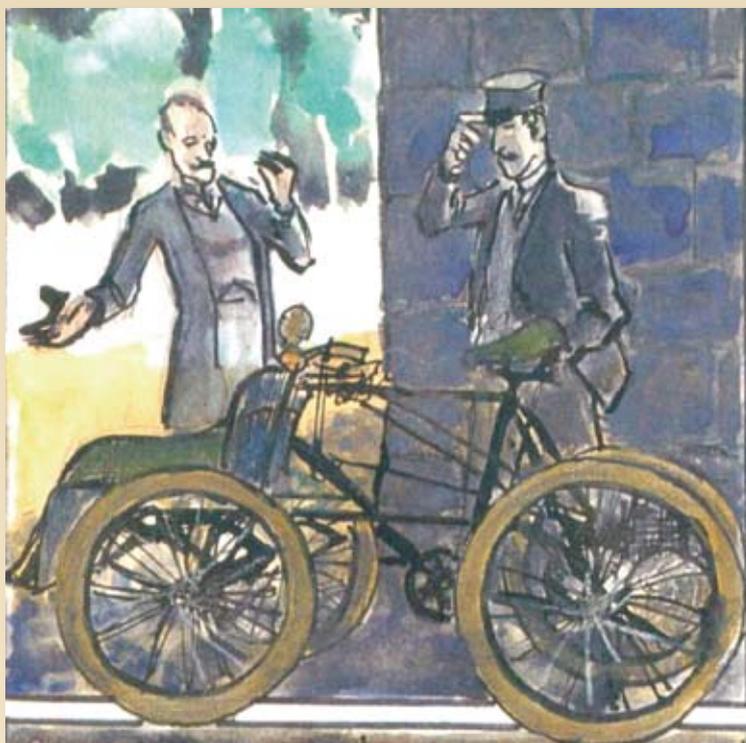
L'industria automobilistica Italiana

Nell'ultima parte del XIX secolo, il nuovo stato italiano era forse troppo povero per essere all'origine dell'industria automobilistica. Tuttavia, grazie alla loro creatività, ingegneri e progettisti italiani ispireranno il mondo dell'automobile. Sebbene gli inventori toscani Barsanti e Matteucci avessero già progettato e brevettato il loro motore a scoppio nel 1854, nessuna auto a benzina sarà costruita con questo propulsore. La prima auto circolante in Italia fu una vettura francese, una Peugeot, a

Vicenza. Pecori (vapore), Carli (elettricità) e Bernardi (benzina) saranno i pionieri dell'automobile italiana negli anni 1890, seguiti da Lanza e dal produttore di cicli Ceirano, la cui attività fu rilevata nel 1899 da Giovanni Agnelli...



Casa natale di padre Eugenio Barsanti nel centro di Pietrasanta (Lucca)



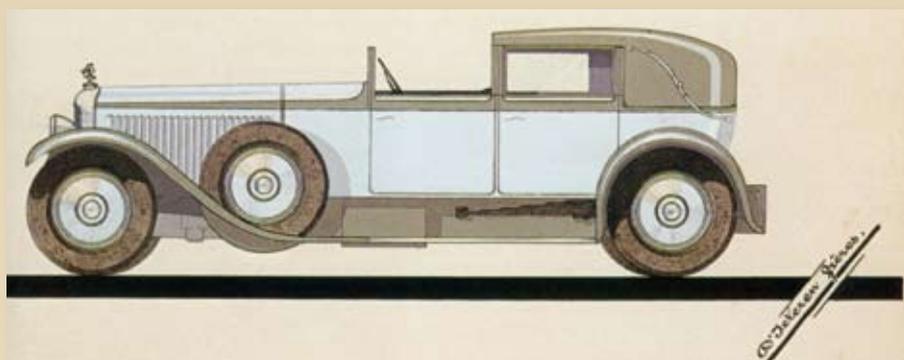
*Agnelli davanti il quadriciclo di Ceirano
disegno Raphael Cruyt*



L'industria automobilistica belga

Il Belgio è stato l'unico "piccolo" paese a diventare un "gigante" pionieristico nell'industria automobilistica, grazie alla forza della sua industria dell'acciaio. Intorno al 1900, 50 costruttori locali coprivano un mercato pari a quelli dell'Italia e della Svizzera (secondo piccolo paese pioniere) insieme. I nomi più famosi sono F.N. (*Fabrique Nationale*,

tuttora grande produttore di armi) e Minerva (marca molto lussuosa che ha ispirato il suo importatore inglese Charles ROLLS). Di rilievo anche la carrozzeria D'IETEREN, azienda fondata nel 1805 e ancora oggi fiorente - dopo più di 200 anni - quale proprietario di Avis-Europe e Carglass, oltre che come importatore di auto e moto.



Una carrozzeria formale coupé di d'ieteren degli anni '20. Campeggia sul radiatore il famoso elmo di Minerva, emblema della prestigiosa marca belga.

L'industria automobilistica inglese

L'Inghilterra aveva una grande e sviluppata industria dell'acciaio, concentrata a Coventry, per la produzione di biciclette e macchine per cucire. Soltanto alla fine del XIX° secolo, sarà convertita in industria di auto a benzina, con la fondazione di Lanchester, Wolseley e Riley. La causa principale di questa tardiva conversione fu la nota "Legge della Bandiera Rossa" (Red Flag Act): ritenendo che cavalli e persone potessero spaventarsi alla

vista improvvisa dei nuovi mezzi di locomozione, la velocità di quest'ultimi veniva limitata per legge a 4 miglia/h (2 miglia/h in città) con l'obbligo di far precedere la vettura da un uomo sventolante una bandiera rossa di avvertimento.

Nel 1896, l'Atto di Emancipazione (Emancipation Act) abolì questa ridicola costrizione, che si ipotizza sostenuta dall'influente lobby delle ferrovie.

Un 'red flag boy' precede Charles Rolls alla guida della sua prima auto: una Peugeot 1896





ARTE & MILLE MIGLIA ENZO NASO ESPONE A BRESCIA



Enzo Naso, l'artista che ha dipinto una decina di poster della Mille Miglia tra gli anni '90 e i Duemila, nonché ideatore del logo "Intelligenza Coraggiosa, Coraggio Intelligente" della Fondazione Club Mille Miglia, esporrà le sue opere a Brescia nel mese di maggio, nel periodo della corsa. La sua mostra sarà aperta in Via Padre Giulio Bevilacqua, una delle traverse tra

Via Dieci Giornate e Piazza del Duomo.

Designer e ingegnere meccanico napoletano, socio Onorario del Club Mille Miglia, Enzo Naso ha iniziato a dipingere nel 1977.

La sua grande passione per le automobili lo ha ben presto portato a occuparsi di vetture d'epoca, firmando i manifesti per Mille Miglia e Tour Auto.

Nel 1987, ha iniziato a collaborare con la Ferrari: a sua firma, sono state realizzate opere - acquarelli, manifesti e calendari - dedicate

al Ferrari Challenge, Historic Challenge e Formula 1. In campo grafico, è sicuramente da ricordare il logo creato per i cinquant'anni della Casa di Maranello.

Nell'Agosto del 2000, è stato invitato dalla Michigan University ad esporre al Meadow Brook Hall Art Concours, dove è stato insignito dello Strother Mc Minn Art Award, come artista che meglio ha saputo interpretare l'automobile come oggetto d'arte.

In occasione dei giochi olimpici di Atene, Naso è stato invitato dalla Swatch a prendere parte alla mostra Kaleidoscope.

Nel 2010, ha tenuto una mostra personale alla Galleria Ferrari di Maranello dal titolo "Non solo rosse".



la Ferrari 195 S con la quale il nostro presidente Giannino Marzotto vinse la Mille Miglia del 1950.

Enzo Naso



LA FRECCIA ROSSA

LA FRECCIA ROSSA

Rivista del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Esce quando necessario
n. XLII - Maggio 2011

Direzione Editoriale: Paolo Mazzetti

Testi: Daniele Bonetti

Fotografie: Pasquale Zaccone e Luigi Cocca

Segreteria di Redazione: Anna Vitale

Impaginazione: DGM - Brescia

Stampa: Tipografia M. Squassina - Brescia

Club Mille Miglia Franco Mazzotti

c/o Automobile Club Brescia

Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia

Tel. 030 2397322 - Fax 030 2397311

Redazione: frecciarossa@clubmillemiglia1949.it

Pubblicità: pressoffice@brm-brescia.it



Il numero 6 della Freccia Rossa: in copertina, la fotografia scattata alla prenatalizia del 1990, in occasione dei 50 anni della vittoria B.M.W. al Garn Premio Brescia 1940. Da destra, cinque vincitori della Mille Miglia: Huschke von Hanstein, Giannino Marzotto, Gigi Villorosi, Tonino Brivio Sforza e Giambattista Guidotti.

MOTORSTORICA

VINTAGE RACING SPORTSCARS

www.motorstorica.com

Happy Motoring with Motorstorica !!!





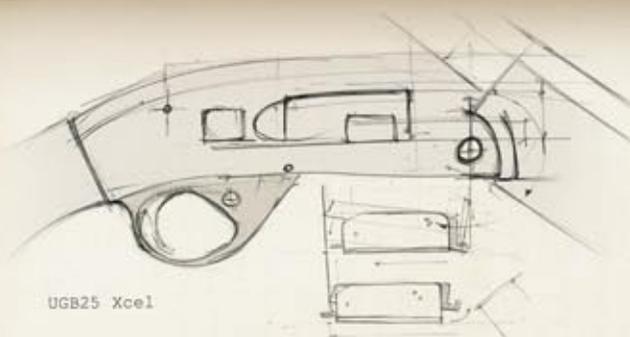
SPONSOR UFFICIALE



LAVORAZIONI MECCANICHE

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

The end of a perfect day!



NEW YORK DALLAS BUENOS AIRES PARIS MILANO LONDON
BERETTA GALLERY MILANO: VIA DURINI, 5 TEL. 02 76 02 83 25

WWW.BERETTA.COM

 BERETTA