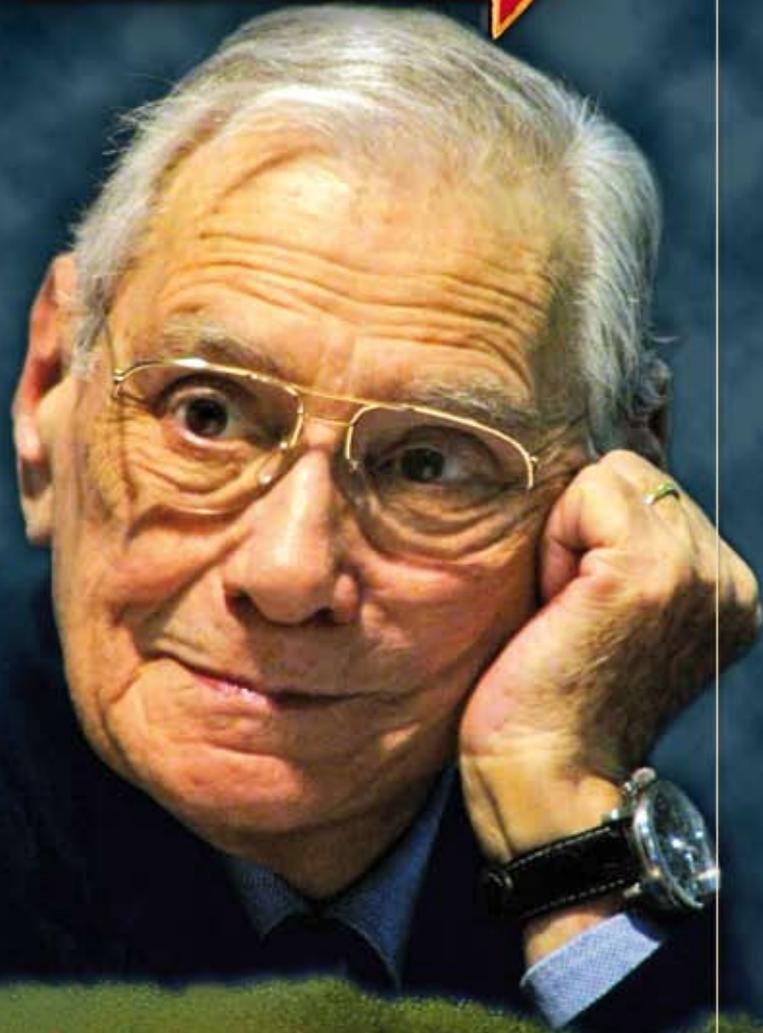


LA FRECCIA ROSSA



ADDIO A RAOUL PATRIZI:
IL SEGRETARIO GENERALE
CI HA LASCIATO POCHE
ORE PRIMA DELLA GARA
DA LUI IDEATA



**1ª COPPA
FRANCO MAZZOTTI**
RIEVOCAZIONE DEL
1° G.P. BRESCIA



1949 - 2009
I SESSANT'ANNI DEL
CLUB MILLE MIGLIA
FRANCO MAZZOTTI

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



ESTRAL
FORME D'ALLUMINIO
ESTRUSE A MISURA



UN NUOVO CORSO NEL SOLCO DELLA TRADIZIONE

Cari Amici,

per la prima volta da queste pagine, mi rivolgo ai lettori della Freccia Rossa con questo confidenziale approccio, nella convinzione che nell'ambito dell'automobilismo sportivo sia indispensabile recuperare quello stile di cavalleresca amicizia - non dispensato da una sana rivalità - andato ormai perduto.

Da questo numero della rivista del Club, il quarantesimo di una storia ventennale, la mia firma apparirà in qualità di direttore editoriale, incarico che spetta al segretario del Club.

A mancare, sarà il nome di colui che, più di tutti in questi venticinque anni, ne ha rappresentato lo spirito e lo ha retto con dedizione e determinazione: Raoul Patrizi, il Segretario Generale del Club Mille Miglia, ci ha lasciato la sera del 16 ottobre, il giorno prima del Suo compleanno e della Coppa Franco Mazzotti, la gara da Lui ideata per celebrare i sessant'anni del Suo Club.

Il 23 ottobre, a Villa Mazzotti in Chiari, il Consiglio Direttivo ha deliberato di conferire al sottoscritto l'incarico di Segretario Esecutivo, decidendo di non assegnare mai più il titolo di Segretario Generale, che resterà per sempre Raoul Patrizi.

A titolo personale, non posso che ringraziare

il Presidente e i Consiglieri per la fiducia accordatami all'unanimità; per quanto la Mille Miglia ha rappresentato nella mia vita personale e professionale, posso affermare senza timore di retorica che succedere a Renzo Castagneto e Raoul Patrizi, per me due figure di autentico riferimento, è un onore incommensurabile. Sentire indicare il mio nome da Giannino Marzotto, vincitore delle Mille Miglia del 1950 e 1953, proprio nella casa di Franco Mazzotti, mi ha scosso nel profondo. In più, per l'affetto che nutro per Raoul - che, amico del mio babbo, suo compagno di scuola, mi vide nascere - sono doppiamente onorato di essere il Suo successore.

Ai soci fondatori del Club, quei piloti che hanno portato a termine una Mille Miglia di velocità dal 1927 al 1957, garantisco che il mio primo impegno sarà di tenere vive la straordinaria tradizione del Club Mille Miglia, nonché la memoria e la storia di quella fantastica epopea. Questo sarà il compito primario della Freccia Rossa, rinnovata nella veste grafica ma invariata nello spirito che l'ha ispirata. Tra le novità, dal prossimo numero, ci sarà una rubrica di posta: scriveteci e discuteremo insieme dei temi che Vi stanno a cuore.

*cordialmente,
Paolo Mazzotti*



VILLA MAZZOTTI

Paolo Mazzotti è il Presidente del Club Mille Miglia, il Conte Giannino Marzotto, vincitore su Ferrari delle Mille Miglia del 1950 e 1953



Addio a Gino Munaron

Mentre questo numero della Freccia Rossa stava per andare in stampa, abbiamo ricevuto la mesta notizia della scomparsa di Gino Munaron. All'età di 81 anni, il grande pilota, vicepresidente del Club Mille Miglia, ci ha lasciato domenica 22 Novembre. Sul prossimo numero, dedicheremo a Gino un ampio servizio speciale.

Il Consiglio Direttivo del Club e la redazione porgono affettuose condoglianze alla famiglia.

SOMMARIO n° 40 Novembre 2009

Segretario Generale per sempre

Ricordo di Raoul Patrizi	5
Ciao Raoul, ti ricordo così	7

I 60 anni del Club Mille Miglia

Dal 1949, la storia del club dedicato a Franco Mazzotti	12
---	----

1ª Coppa Franco Mazzotti

Cronaca della corsa	20
Io l'ho vista così	24
Album fotografico	27
Classifiche	32

1° Gran Premio Brescia 1940

Racconto di una gara unica	38
----------------------------	----



I soci della Scuderia Brescia Corse, insieme agli Amici del Club Mille Miglia, ricordano con affetto e ammirazione i grandi Raoul Patrizi e Gino Munaron

Accerenzi Alberto
Accerenzi Valerio
Aime Franco
Albuzza Massimiliano
Appodia Marino
Arcangeli Guido
Barozzi Ennio
Barziza Monica
Becchetti Marco
Becchetti Simone
Belussi Gianpietro
Benetti Donato
Bertoli Sandro
Bigoni Cristian
Bocelli Valerio
Boni Franca
Bonomi Aldo
Bonomi Mario
Bonomi Marta
Bonomi Tarcisio
Bontempi Massimiliano
Bregoli Mauro
Briozzo Tommaso
Brunori Dino
Capponi Claudio
Carrara Roberto

Castelli Fabio
Cherubini Cristiana
Cherubini Giuseppe
Cibaldi Enzo
Colosio Angelo
Colpani Mattia
Colpani Maurizio
Cominotti Ezio
Consoli Enrico
Dell'aglio Silvio
Federici Piernarciso
Ferrari Bruno
Foresti Guido
Fragni Marco
Gaburri Maria
Gaburri Roberto
Giambarda Dorianò
Giansante Mauro
Giovannelli Cesare
Giuliani Gianluca
Gnutti Marco Evangelista
Gnutti Renato
Grumelli Pietro Giuseppe
Guerini Andrea
Gussalli Beretta Franco
Gussalli Beretta Ugo

Maffezzoli Alessandro
Marinelli Valerio
Marinelli Stefano
Mazzetti Paolo
Mazzoldi Paolo
Medda Michele
Medeghini Arturo
Medeghini Guglielmo
Medeghini Severino
Minerva Giuseppe
Milani Piergiulio
Miollo Andrea
Nessi Ferruccio
Ognibene Gianpiero
Paoletti Roberto
Pasini Ezio
Pasotti Maria Vittoria
Perletti Ezio
Piardi Ezio
Picchetti Mario
Piccinelli Eugenio
Pontiroli Angelo
Ponzoni Giuliano
Ramponi Giulio
Ramponi Oreste
Ranghetti Maurizio

Rebuffoni Antonella
Reverberi Vittorio
Riboldi Alberto
Rizzo Giancarlo
Rota Guido
Salvinelli Fabio
Sbalzer Massimiliano
Scalvenzi Giuseppe
Schiffer Davide
Scio Enrico
Scorsetti Alberto
Simonelli Angelo
Stuppelli Mario
Taglietti Giorgio
Tomasoni Mario
Tosi Ennio
Uberti Giovanni
Valli Gianantonio
Valseriati Flaminio
Vincoli Armando
Volpi Alberto
Zappa Sergio
Zoli Luigi



SEGRETARIO GENERALE PER SEMPRE **RAOUL PATRIZI**

IL GIORNO PRIMA DI COMPIERE 84 ANNI
È MANCATO RAOUL PATRIZI:
ECCO COME LO RICORDEREMO PER SEMPRE

di Paolo Mazzetti



LA VIA DA SEGUIRE

Una fotografia dai tratti profetici: sotto l'Arengario di Piazza della Vittoria, Raoul Patrizi indica quale sarà la strada che dovrà percorrere il Club Mille Miglia Franco Mazzotti, al quale ha dedicato gli ultimi venticinque anni della sua intensa vita.



Molti sono orgogliosi di credere in ciò che fanno: Raoul Patrizi apparteneva a una specie più rara, quella degli "uomini contro", coloro che non si limitano a credere in ciò che fanno, ma - ben più arduo - fanno sempre ciò in cui credono, costi quello che costi.

Chi fino a tre mesi fa ha visto Raoul Patrizi, ogni giorno lavorativo, nella sede del Club Mille Miglia, presso l'ACI Brescia, non avrebbe mai detto che non stesse bene; e neppure lui lo avrebbe ammesso, nemmeno con se stesso. La sua vitalità, la sua voglia di fare, organizzare e programmare per il futuro erano del tutto



Mille Miglia 1952
La Fiat 500 C "Topolino" di Pavoncelli-Patrizi durante la corsa.

immutate; in estate, mi aveva chiamato perché gli dessi una mano a organizzare la prima edizione della Coppa Franco Mazzotti, per la quale Raoul aveva grandi progetti: da tempo accarezzava l'idea di rievocare il 1° Gran Premio Brescia, disputato sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, l'unica edizione della Mille Miglia non disputata sul tradizionale percorso Brescia-Roma e ritorno.

L'occasione giusta si era presentata con il sessantesimo compleanno del Club; in più, con un vezzo tutto suo, che solo i pochi a conoscenza della sua data di nascita potevano comprendere, l'aveva fissata per il 17 ottobre, quando avrebbe compiuto ottantaquattro anni. Nel nostro incontro, lui e l'inseparabile amico Alfredo mi avevano parlato degli anni a venire, di come si sarebbe potuto far crescere la corsa. Eppure, da quando la sua Monica l'aveva lasciato solo, neppure un anno prima, in lui qualcosa si era spezzato. Il Raoul pubblico era tagliente come sempre ma, nel privato, la sua grinta stava venendo meno.

Così, ha trascurato i primi sintomi del male, fino a quando il fisico ha cominciato a dare segni di resa.

Ai primi di settembre, dovette rinunciare a recarsi ogni giorno al Club: constatata l'energia



Mille Miglia 1952
L'equipaggio Pavoncelli-Patrizi prima della partenza.

mentale che mostrava nelle riunioni tenute a casa sua per organizzare la gara, tutti pensammo si trattasse solo di un brutto periodo, dopo il quale si sarebbe ripreso. Poi, il peggioramento e la fatale notizia che si trattava solo di tempo. Si sperava che il decorso potesse essere più lungo e che Raoul potesse almeno assistere alla Coppa Franco Mazzotti ma, pochi giorni prima del via, si capì che non c'era più nulla da fare.

Nel pomeriggio di venerdì 16 ottobre, il giorno prima del via, gli preparammo un pass con l'intenzione di portarglielo in ospedale. Invece, poche ore dopo, Raoul si arrese.

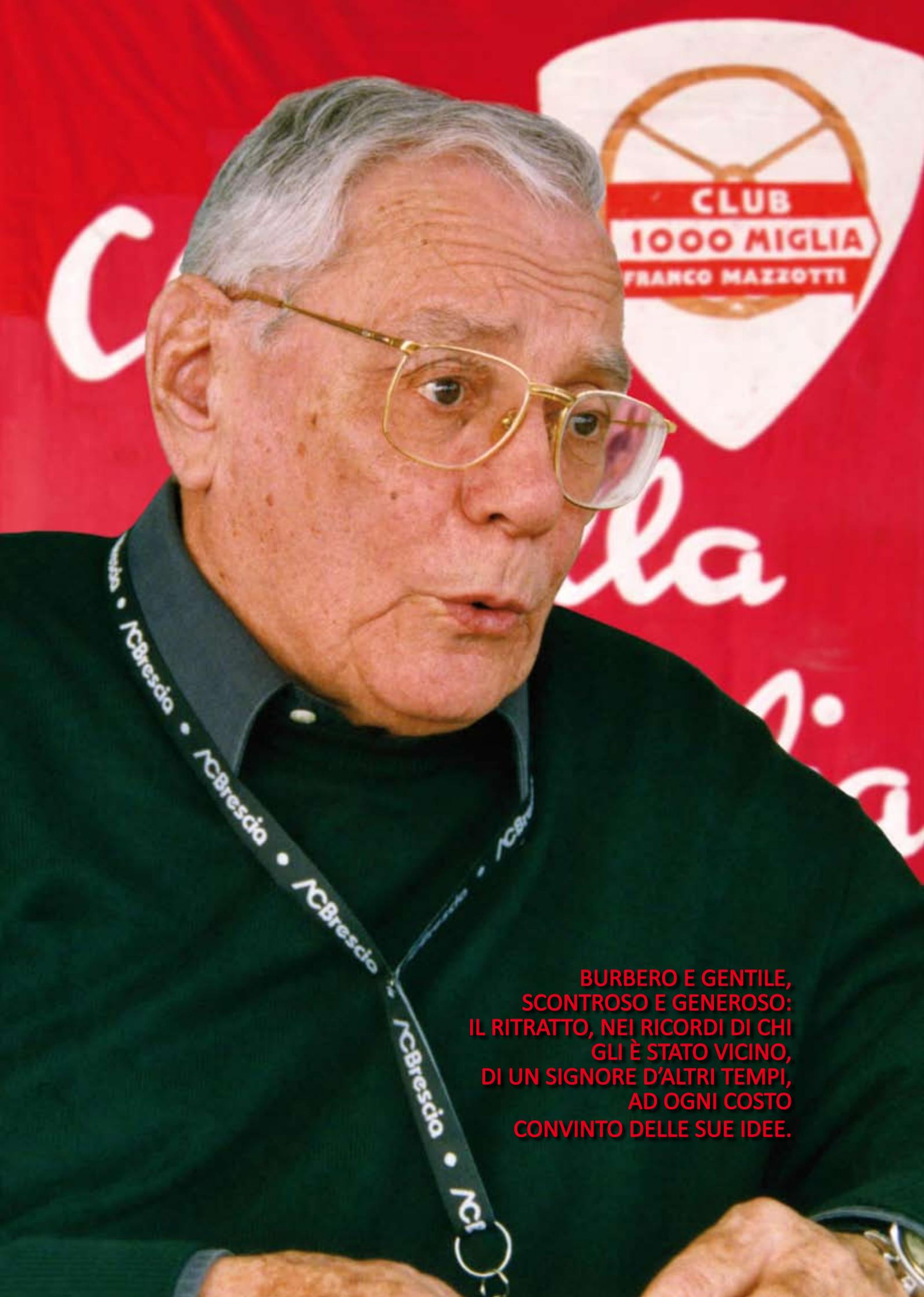
La prima reazione fu di sospendere la gara ma, in accordo con i famigliari, la scelta più opportuna parve subito fare ciò che avrebbe fatto lui: correre! Mai decisione fu più giusta: se Raoul ci avesse lasciato in un giorno qualsiasi, sarebbe iniziata una penosa catena di telefonate, mentre così tutti i suoi amici, la mattina dopo, erano lì a piangerlo e celebrarlo tutti insieme.

Straordinario è stato osservare come lo sconcerto e la tristezza iniziale di chi apprendeva la notizia si siano trasformati in una serena celebrazione dell'amico scomparso. Per tutta la giornata, Raoul è stato autenticamente presente, più che se lo fosse in carne e ossa, consci che lui avrebbe disdegnato mestizia e sconforto.

Lo spazio per la commozione è arrivato solo durante la serata, alle premiazioni. Tuttavia, anche in quel momento, tutto è avvenuto con il suo stile, quello di un uomo legato al presente: pur avendo molto da raccontare, Raoul è sempre stato parco di racconti sul passato, preferendo di gran lunga parlare di presente e futuro.

Su queste pagine, rispetteremo la sua natura, limitandoci a ricordare sommariamente alcuni momenti della sua vita.

Ciò che Raoul, per altri versi restio ai ricordi, non nascose mai fu la scelta - poco più che diciottenne - di aderire alla Repubblica Sociale di Salò. Con l'ostinazione e la coerenza che mai gli fecero difetto, il giovane Patrizi non



**BURBERO E GENTILE,
SCONTROSO E GENEROSO:
IL RITRATTO, NEI RICORDI DI CHI
GLI È STATO VICINO,
DI UN SIGNORE D'ALTRI TEMPI,
AD OGNI COSTO
CONVINTO DELLE SUE IDEE.**



rinunciò alle sue idee neppure quando queste gli costarono alcuni anni di prigionia in Africa, dopo la guerra.

Al ritorno, iniziò quel percorso che lo portò a diventare un brillante imprenditore, aprendo aziende del settore ottico in tutta Italia, da Milano alla Puglia alla Sicilia.

Anche nell'attività imprenditoriale faceva però capolino la sua grande passione per l'automobilismo. Ho ancora vivo il ricordo di quando, negli anni Settanta, rimasi affascinato da quell'uomo che - senza restare infastidito dall'invasione della sua casa da parte di un'orda di ragazzini amici della figlia Cristina - mi mostrò la sua ultima produzione: gli occhiali firmati "Niki Lauda", allora fresco campione del mondo di Formula 1. Per noi adolescenti, vederlo arrivare a casa sgommando con la sua BMW M5 bianca con le righe rosse e azzurre era un autentico spettacolo.

Delle sue corse, però, Raoul non parlava mai, preferendo discorrere di quelle di suo figlio Fabio, con la Fulvia HF che ci faceva sognare. Solo molti anni dopo, con la rinascita del Club Mille Miglia, ebbi modo di scoprire che aveva partecipato alla Mille Miglia.

La passione per lo sport automobilistico trovò sfogo grazie alle sue innate doti organizzative. A raccontarcelo è Eligio Butturini: «Nel 1975 fondammo la scuderia Bresciarally che, nel 1977, propose all'ACI Brescia di organizzare il primo Rally 1000 Miglia. Fabio Patrizi era nostro socio e suo padre Raoul divenne il nostro primo sostenitore, tanto che all'inizio degli anni Ottanta divenne Presidente della Scuderia. Ho di lui molti affettuosi ricordi, perché diede molto alla scuderia e, soprattutto, perché quando c'era bisogno Raoul c'era sempre».

Le spiccate capacità imprenditoriali di Patrizi furono del tutto trasferite nell'organizzazione delle competizioni: inevitabile che quando l'Automobile Club decise di costituire una società per organizzare le competizioni

Organizzatore per eccellenza
Raoul Patrizi fu il "deus ex machina" delle più importanti corse bresciane



Scuderia Brescia Rally
Il presidente Patrizi premia il fondatore Eligio Butturini



Nel ricordo di Bruno Boni
Patrizi con Franca Boni, figlia del "Sindaco della Mille Miglia".

si pensasse a lui. Dal 1984, anno della fondazione, al 1989, quando la società fu sciolta per essere assorbita da altra struttura all'interno del sodalizio, Patrizi fu il presidente di ACI Brescia Sport, la società che organizzava - tra l'altro - il Rally 1000 Miglia e la cronoscalata Malegno-Borno. Dal 1990 al 2007, Raoul fu poi vicepresidente, a fianco di Vittorio Palazzani, della Commissione Sportiva dell'ACI Brescia. «Per competenza, impegno e passione, Patrizi è stato uno dei migliori dirigenti sportivi che l'ACI Brescia abbia avuto negli oltre ottant'anni della sua storia - afferma il direttore dell'Automobil Club, Giorgio Ungaretti -: il suo contributo, profuso per decenni, sarà insostituibile. Oltre ad un uomo capace e appassionato, abbiamo



La figlia del campione
Prisca Taruffi, figlia del grande Piero, con Raoul Patrizi e l'inseparabile Alfredo Coppelotti.

perso un grande amico».

Nel 1984, insieme con altri ex piloti, Raoul Patrizi fu uno dei fautori della rinascita del club che riunisce chi abbia portato a termine almeno un'edizione delle Miglia dal 1927 al 1957. Dapprima la sede fu sdoppiata tra Milano e Brescia, dove operavano Raoul e Alfredo Coppelotti; poi quando si decise che il Club avrebbe dovuto avere una sede permanente presso l'ACI Brescia, Patrizi fu nominato Segretario Generale.

Ritiratosi dall'attività imprenditoriale, Patrizi si dedicò anima e corpo alle competizioni e,



Il ricordo di Andrea Curami

Ho conosciuto Raoul sui campi di gara. Alla Malegno-Borno del 1994, dove ero delegato alle vetture storiche, egli mi propose, assieme all'indimenticabile ingegner Arrigo Cocchetti, di entrare a far parte del Club come socio ordinario. Grazie Segretario Generale per l'onore che mi è stato concesso.

soprattutto, al "suo" Club.

«Nel lavoro era straordinario», ci dicono i figli Fabio e Cristina; e il suo lavoro, da anni, era quello di condurre il "club più esclusivo del mondo".

Raoul è stato fino ai suoi ultimi giorni il solito burbero, entusiasta, irascibile, generoso punto di riferimento del Club. Al suo fianco c'è sempre stato il tesoriere, Alfredo Coppellotti, senza sosta disposto a sostenerlo, anche nelle sue epiche sfuriate: «Devo dire che Raoul aveva un carattere che definirei "imperante"; io però sono sempre andato d'accordo con lui, perché ha sempre dato tutto quello che poteva a favore del Club. Il suo impegno è sempre stato elevatissimo, come quando decise di organizzare i "Raid Dannunziani", all'inizio da molti non ben visti ma poi rivelatisi di successo».

Al buon Alfredo è spesso toccato il ruolo di mediatore: «Quando si arrabiava, era difficile trattenerlo, ma poco dopo perdonava tutto, anche i torti più gravi».

Dalle sue parole traspaiono l'affetto e l'ammirazione che nutre per l'amico scomparso: «Prima della rinascita del Club, nel 1984, non lo conoscevo; ricordo le prime riunioni nel suo

ufficio di Via Porcellaga, nel centro di Brescia, dove siamo diventati subito amici. Mi portava con sé in tutte le gare che organizzava».

Con la sua innata signorilità, Alfredo cerca di non lasciar trasparire la propria commozione, ma nei suoi occhi leggo l'incredulità per esser lì a parlare di un Raoul che non c'è più, con chi ha occupato il suo posto, e lo induco a sciogliersi: «Dopo venticinque anni di amicizia e quotidiana collaborazione, non lo posso dimenticare in un lampo, è un dolore che perdura».

Neppure noi, caro Alfredo, lo dimenticheremo: il Consiglio direttivo ha deciso che Raoul resterà per sempre Segretario Generale e che tale titolo non sarà ad altri attribuito. In più, dalla prossima edizione della Coppa Franco Mazzotti, sarà assegnato il "Trofeo Raoul Patrizi". ||



La Contessa Maggi
Raoul Patrizi con Camilla, moglie di Aymo Maggi, fondatore della Mille Miglia.



Il mito di Italo Balbo
Raoul Patrizi con Paolo Balbo, figlio del pioniere dell'aviazione italiana.



Piazza della Vittoria
Nel tradizionale stand del Club, alla punzonatura della Mille Miglia, posano Raoul Patrizi, Ugo Gussalli Beretta e Remo Cattini.



CARO RAOUL TI RICORDO COSÌ

Si, Raoul ci ha lasciati; era un uomo di grande impegno e di ferma lealtà. Ci ha lasciato l'uomo: ci è rimasto l'esempio! Per ricordarlo e ripeterlo

Giannino Mazzotto

È stato un grande maestro, personalmente ho sempre guardato a lui come a un esempio da seguire nel corso della mia vita.

Eros Civellari

NON TI DIMENTICHEREMO

Tra le tante persone che hanno espresso il loro cordoglio al Club Mille Miglia per ricordare Raoul Patrizi, 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.

Ha sempre lavorato con grande passione tenendo in piedi il Club Mazzotti. Tutto quel che faceva era generato da una grande passione, tipica di quei piloti che parteciparono alla Mille Miglia autentica.

Costantino Franchi

Ha dato tantissimo al Club Mille Miglia: ha fatto in modo che tanti problemi fossero risolti grazie alle sue grandi doti di organizzatore.

Mario Omati



*Nato per organizzare corse,
è morto organizzando una corsa.
Ha fatto molto per la Scuderia
Bresciarally, lo ricordo con grande
affetto.*

Eligio Butturini



CIAO RAOUL



*Per me è stato un fratello che mi ha
voluto bene in ogni momento che
abbiamo condiviso. Lo ricorderò sem-
pre come una persona di casa.*

Massimo Natili

*Il suo entusiasmo, giovane, mi ha sempre
colpito. Resterà nei miei ricordi una
persona che nonostante l'anziana età aveva
una grande energia.*

Sandro Binelli

*Aveva una dote rarissima, il coraggio delle
sue idee che difendeva sempre a spada
tratta. Ricorderò sempre la sua grande
personalità con cui gestiva ogni
situazione.*

Giorgio Ungaretti





I 60 ANNI DEL CLUB

I SESSANT'ANNI DEL CLUB DELLA MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI

“ARISTOCRAZIA DEL VOLANTE”

Prima puntata: **come nacque il Club della Mille Miglia**



NEL NOME DI UN AMICO

Una sera del novembre 1942, lo spettacolo al Teatro Grande di Brescia fu bruscamente interrotto: con voce deferente, fu annunciata la scomparsa di una delle più polari figure cittadine. Il 14 Novembre, il Conte Franco Mazzotti Biancinelli era stato abbattuto in una missione di guerra sul Canale di Sicilia. In città, a lungo si mormorerà che Franco, in aperto contrasto con gli alti gerarchi per la conduzione della guerra, fosse stato abbattuto come accadde a Balbo, per qualche "errore" di tiratori italiani.

La notizia della morte del capo carismatico del gruppo che ideò e produsse la Mille Miglia, creò un grande vuoto nella mente e nei cuori di Renzo Castagneto, Giovanni Canestrini e Aymo Maggi. Per lungo tempo sperarono di poter, un giorno, rivedere l'amico scomparso; poi si rassegnarono all'idea che il loro Kino, non avrebbe più fatto ritorno.

Alla ripresa della competizione, nel 1947, non ci furono dubbi: il nuovo nome fu "XIV Mille Miglia - Coppa Franco Mazzotti", per onorare la memoria di colui che non solo si fece carico della prima copertura finanziaria, ma che suggerì anche lo straordinario nome con la doppia emme.

Dal 1947 in poi, ogni anno, l'annuario edito dall'Automobil Club di Brescia e interamente dedicato alla Mille Miglia, aprirà con una pagina intitolata "A Franco Mazzotti": *«Il tuo ricordo è perenne ed indistruttibile, è il ricordo dei tuoi e nostri anni felici, che si fonde nel nome della Mille Miglia. Per un atto di fede a te e al glorioso passato della grande corsa, essa ti è dedicata».*

Due anni dopo, nel 1949, allo stesso modo, quando a Brescia si decise di costituire un club della Mille Miglia, non ci fu nuovamente dubbio alcuno: andava intestato all'amico scomparso.

PRENDE VITA IL CLUB DELLA PERIZIA E DELL'ARDIMENTO

Tutto fu fatto in fretta e con grande segretezza, allo scopo di stupire e sorprendere con la notizia, al termine della Mille Miglia 1949. La tradizione voleva che le premiazioni non venissero svolte subito dopo la corsa, bensì alcuni mesi dopo, in una cornice mondana, nel corso di una cena di gala allestita nel Ridotto del Teatro Grande di Brescia; gli ospiti d'onore di quell'anno erano tre grandi personaggi, quali Alessandro Cagno, Alberto Ascari ed Enzo Ferrari.

Ecco quanto riportato, alcuni mesi dopo, sull'annuario della Mille Miglia 1950: *«La sera della premiazione della XVI Mille Miglia, nel novembre scorso, ogni invitato - insieme*

**FRANCO MAZZOTTI BIANCINELLI****L'uomo tranquillo emblema dell'audacia**

Figlio di un ricchissimo possidente, imprenditore e banchiere, Franco Mazzotti nacque a Chiari nella notte di S. Silvestro del 1904.

A testimonianza dell'affetto e della popolarità che la cittadinanza riconosceva a "Kino", come lo chiamavano gli amici, quello del novembre 1942 non fu il primo annuncio dato al Teatro che lo riguardasse. Accadde nel 1936, ma si trattava di una notizia lieta: il ritrovamento nel deserto di Mazzotti, disperso a mentre prendeva parte a un "Raduno Sahariano" organizzato da Italo Balbo.

L'aereo di Mazzotti, in compagnia del cognato Giulio Binda e dell'amico Roberto Foligno, pilota automobilistico, fu costretto a un atterraggio di fortuna a Sud di Tripoli, in pieno deserto.

La radio annunciò che *«... tutta l'Italia vive ore di angosciosa trepidazione per questi nostri sportivi».*

Per rintracciarli, in qualità di Maresciallo dell'Aria, oltre che Governatore Generale della Libia, Balbo mobilitò tutta l'aviazione della "quarta sponda". Fu proprio lui, dopo cinque giorni, che avvistò tra le dune gli amici dispersi. La popolarità di Mazzotti, se ce ne fosse stato bisogno, aumentò ulteriormente. I giornali fecero apparire il soggiorno nel deserto come una prova durissima per l'equipaggio precipitato. In realtà, da quanto si arguisce dal filmato girato dallo stesso Mazzotti, i tre erano ben forniti di provviste; non avendo subito il benché minimo danno fisico, certi che Balbo si sarebbe prodigato nelle ricerche, lo attesero tranquillamente, offrendogli champagne al suo arrivo. Il disagio più terribile, lasciò intendere Mazzotti, fu la temperatura del nobile vino francese, del tutto inadeguata.

Oltre agli aerei, Mazzotti amava ciò che montasse un motore: in automobile fu secondo alla Mille Miglia del 1928, con Archimede Rosa su una O.M. 665 MM "Superba"; disputò pure numerose gare con gli idroscivolanti, minuscole imbarcazioni con il fondo piatto, munite di motori aeronautici con propulsione, come per gli aerei, fornita dal turbinio dell'elica, esterna all'acqua.

Nel 1930, con una di queste imbarcazioni, battezzata "Mille Miglia" (scafo S.I.A.I. ed enorme motore Isotta Fraschini da 250 cv, elaborato nelle Officine Berardi di Brescia), Mazzotti vinse una delle più importanti gare di motonautica d'Italia, la "Pavia - Venezia" lungo il fiume Po.

Club



della

Mille Miglia

FRANCO MAZZOTTI

all'omaggio floreale, al distintivo, al fazzoletto dipinto - aveva trovato, al posto assegnatogli, una grossa freccia in cartone, la ben nota freccia rossa che segna il percorso lungo Mille Miglia di strade italiane. E fin qui nulla di strano, se su tale freccia non avesse letta una sibillina quanto ben visibile dicitura: "Club della Mille Miglia - Franco Mazzotti"; e una data: 12-XI-1949. Che cosa poteva significare ciò? L'enigma doveva essere sciolto dal Conte Aymo Maggi il quale verso la fine del pranzo, si alzò a parlare e annunciò la costituzione, nel nome di Franco Mazzotti, del "Club della Mille Miglia" del quale saranno consiglieri a vita i fondatori della Mille Miglia; e soci, tutti i piloti che abbiano portato a termine la dura prova. Si veniva in tal modo a costituire una simpatica aristocrazia fondata sull'ardimento e sulla perizia, ed era ancora Brescia che teneva a battesimo l'originale istituzione, che veniva a corredare di un nuovo interessante capitolo la storia automobilistica della "Leonessa", parte non certo di second'ordine nella storia automobilistica italiana. E mai nascita ha avuto in seguito una vita a così rapido sviluppo come questa, perché l'associazione dopo pochi mesi dalla fondazione era già entrata con tutte le carte in regola nel novero delle grandi associazioni automobilistiche a carattere internazionale.

Come si è detto, al "Club della Mille Miglia" potranno essere iscritti solo i piloti italiani e stranieri, che hanno portato a termine una o più prove (intese come edizioni della Mille Miglia, N.d.R.): sarà quindi strettamente riservato ai soli corridori, non essendo ammessi sportivi, costruttori e organizzatori. E poiché oltre 1300 sono coloro che hanno portato a compimento la "Mille Miglia", dal 1927 al 1949, appare evidente l'importanza che verrà ad assumere, in breve volgere di tempo, un'organizzazione del genere, guidata da uomini di sperimentata capacità e di provata competenza, legati da 22 anni di comune lavoro, che rispondono ai nomi di Aymo Maggi, Renzo Castagneto, Giovanni Canestrini, cui si sono aggiunti, con perfetta aderenza di volontà e di intenti Filippo Tassara, presidente dell'Automobil Club di Brescia, e Giulio Binda, che della gloriosa tradizione di Franco Mazzotti è il degno continuatore.

Il "Club della Mille Miglia" è nato nel momento in cui l'A.S.A.I., (Associazione Sportiva Automobilisti Italiani, N.d.R.) stava per essere assorbita dall'Automobil Club d'Italia e veniva a perdere ogni carattere di associazione indipendente, mentre l'associazione bresciana, sciolta da qualsiasi legame con l'A.C.I. e con il C.O.N.I., esplicherà la propria azione nell'interesse dei suoi associati, prendendo iniziative, lanciando

idee, inserendosi nella vita dei grandi organismi automobilistici nazionali, dove, se sarà necessario farà sentire la propria voce.(...)

Infatti chi è addentro alle cose dell'automobilismo italiano, non può che pensare ad un sollecito e felice cammino del "Club della Mille Miglia" fino a quando esso assumerà il carattere di un'associazione atta, a seconda degli eventi, a rappresentare una forza attiva in seno ai maggiori organi dell'automobilismo nazionale, perché il nuovo sodalizio non deve essere considerato alla stregua di un evento celebrativo, bensì una realtà viva ed operante in tale da inserirsi fattivamente nella vita stessa dell'automobilismo.

Infatti la nascita della nuova associazione è stata sottolineata con un episodio di importanza nazionale: la premiazione del pilota italiano che si era maggiormente distinto nel 1949 e della "marca" che aveva ottenuto sempre nella scorsa stagione le più numerose affermazioni. Ad Alberto Ascari e alla Ferrari toccavano le ambite distinzioni».

La seconda parte dell'articolo, non casualmente a firma di Elio Sangiorgi, all'epoca capo ufficio stampa della Mille Miglia e caposervizio del Giornale di Brescia, non spiega chiaramente - ma lascia intendere - i motivi della nascita del Club, o quantomeno, i motivi di natura politica.

ALLA RICERCA DI UN'ORGOGLIOSA AUTONOMIA SI ALZA LA "AUTOREVOLE VOCE"

Aymo Maggi, a Stresa nel 1947, era stato tra i fondatori dell'A.S.A.I., e subito eletto primo presidente. Quest'associazione fu pensata allo scopo di riunire e riorganizzare gli appassionati dello sport automobilistico dopo la seconda »





guerra mondiale, una sorta di “sindacato piloti”. Nel 1949 era già in forte contrasto con la C.S.A.I., determinata ad assorbirla.

A Maggi e ai suoi amici bresciani ciò non stava bene e, forti del fatto di essere gli organizzatori della gara più popolare d'Italia (alla quale difficilmente un pilota tesserato in Italia non prendeva parte), decisero di autocostruire quello che, a tutti gli effetti, diventa un organo di rappresentanza, anche sindacale, dei piloti. In un comunicato stampa, emesso nella primavera del 1950 da Renzo Castagneto, si legge: *Il “Club della Mille Miglia” nasce al momento in cui l’A.S.A.I. sta per essere assorbita dall’Automobile Club d’Italia, assorbimento di cui ce ne fa fede un comunicato su la riunione della Giunta del C.O.N.I. tenutasi a Roma il 9 Novembre u.s.*

L’A.S.A.I., incorporata nell’A.C. d’Italia, non avrà più soci propri perdendo con ciò ogni carattere di associazione indipendente, a sé stante ... ».

Il comunicato prosegue quindi rinnovando i propositi « ... se necessario, di far sentire la

Gli scopi del Club della Mille Miglia erano, principalmente i seguenti:

- sostenere l’organizzazione della corsa, fungendo da filtro tra piloti e organizzatori;
- mantenere i corridori automobilistici legati all’ambiente della Freccia Rossa;
- incentivare la loro attività automobilistica tramite riconoscimenti, sia d’onore sia finanziari;
- reperire premi, soprattutto in denaro, da assegnare ai soci meglio classificati, nelle diverse categorie e classi, favorendo in tal modo una massiccia adesione alla corsa (e di conseguenza al Club).

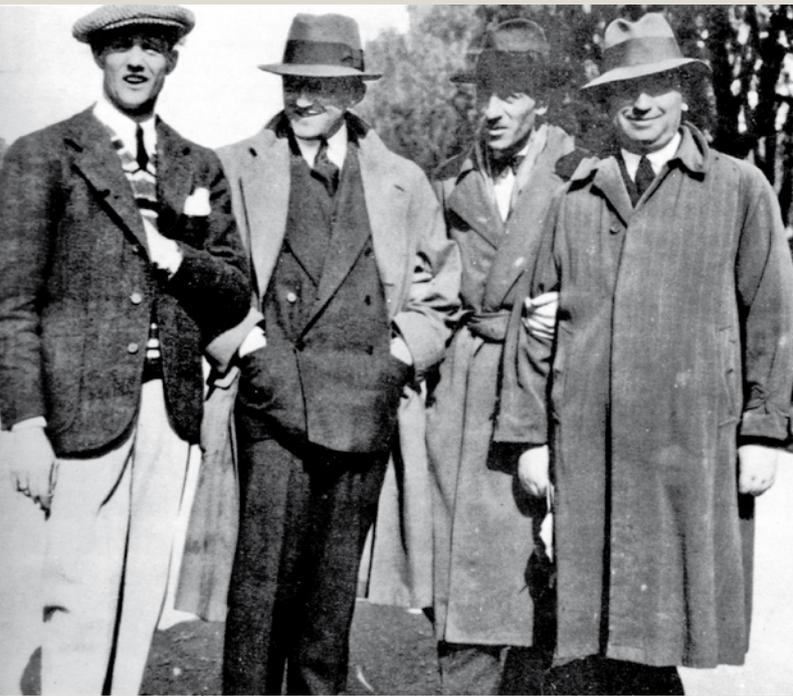
Per gratificare i nuovi soci con le insegne del Club, esibite allora come oggi con autentico orgoglio, a ciascuno di essi venivano consegnati il distintivo da giacca e la targhetta, con il proprio nome inciso, da apporre sull’automobile; esattamente come avviene oggi.

A prendere ogni decisione, con una forma di ristretta, quanto pratica e funzionale, oligarchia (che ha sempre contraddistinto tutti gli organizzatori della Mille Miglia dal 1927 in poi) erano i cinque fondatori del Club.

Lo statuto spiegava chiaramente che il Consiglio direttivo sarebbe stato composto, senza alcun bisogno di rinnovo delle cariche dai quattro fondatori della Mille Miglia, Maggi, Canestrini, Castagneto e Giulio Binda (marito della sorella, considerato il continuatore della figura di Franco Mazzotti), con l’aggiunta di un quinto elemento, il presidente in carica dell’Automobil Club di Brescia, in quell’anno Filippo Tassarà.

Entro un anno dalla sua fondazione il Club della Mille Miglia annunciava di avere già più di cento soci: «... e il “Club della Mille Miglia”, conta già nelle proprie fila parecchi tra i vincitori della corsa e molti tra i protagonisti di maggior rilievo. Da Biondetti (tessera n° 1, N.d.R.) a Brivio (tessera n° 5) da Caracciola a Farina, da Morandi a Marzotto Giannino (tessera n° 10), da Nuvolari (tessera n° 2) a Romano, da Villorosi (tessera n° 7) a Maggi, da Apruzzi a Bonetto, da Bracco a Chiron, da Comotti a Cornaggia Medici, da Fagioli a Jhonson, da Lurani (tessera n° 30) a Marzotto Vittorio, da Rol a Stagnoli, da Wisdom a Scagliarini, troviamo nell’elenco dei primi cento soci i nomi, certamente, più illustri dell’automobilismo. - E ancora: - ... e non vi dovrebbero essere incertezze su una vita sempre più prospera del Club, perché tutti quelli che portando a termine la “Mille Miglia” hanno acquisito una particolare distinzione non potranno non aderire alla associazione».

E così fu, in quanto il Club, nel 1957, superò abbondantemente i mille associati, con 1161 iscrizioni, 834 dall’Italia e 327 stranieri, comprendendo realmente i più grandi piloti del tempo: Alberto Ascari (tessera n° 692), Franco»



I “QUATTRO MOSCHETTIERI”
Aymo Maggi,
Franco Mazzotti,
Giovanni Canestrini
e Renzo Castagneto,
i fondatori della
Mille Miglia.

propria autorevole voce nell’interesse dei suoi associati».

Dato interessante è che questo comunicato riporta la cifra di 1500 piloti che hanno portato a termine le Mille Miglia dal 1927 al 1947, invece dei 1300 riportati sull’annuario.

IL “CLUB PIÙ ESCLUSIVO DEL MONDO” CRESCE

Naturalmente, oltre ai battaglieri propositi di natura “politica”, a muovere i cinque fondatori furono anche motivi di ordine promozionale e pratico, come succintamente (nello stile dei nostri eroi) illustrato nel primo statuto del 1949.

1) In data 29/11/1949 per iniziativa dei Signori:

BINDA	Giulio
CANESTRINI	Giovanni
CASTAGNETO	Renzo
MAGGI	Aymo
TASSARA	Filippo

si è costituito con Sede in Brescia il " Club della MILLE MIGLIA "

- 2) al Club della MILLE MIGLIA possono iscriversi solo coloro che hanno portato a compimento almeno una edizione della " MILLE MIGLIA ", classificandosi in tempo massimo.
- 3) il " Club della MILLE MIGLIA " è retto ed amministrato da un Consiglio Direttivo composto dai quattro summinominati fondatori della " MILLE MIGLIA " e del Presidente l'Automobile Club di Brescia in carica.
- 4) Scopi del " Club della Mille Miglia " sono:
 - 1°) Fiancheggiare l'organizzazione della corsa della Mille Miglia Coppa Franco Mazzotti.
 - 2°) Mantenere l'affiatamento fra coloro che hanno portato a compimento la " Mille Miglia ".
 - 3°) Interessarsi dell'attività automobilistica svolta dai propri associati.
 - 4°) Provvedere al riconoscimento dei Soci che durante l'anno si sono resi meritevoli in campo automobilistico.
 - 5°) Dotare ogni anno la corsa della " Mille Miglia " di premi speciali da assegnare ai Soci meglio classificati.
 - 6°) Svolgere e attuare quelle iniziative che a giudizio del Consiglio Direttivo valgono a propagandare la corsa della " Mille Miglia ", e tutto quanto può essere di giovamento ai propri Soci.
 - 7°) La tassa d'associazione da versarsi una sola volta all'atto dell'iscrizione è stabilita in un minimo di L. 10.000.- e un massimo di L.50.000.-

./.

Nel caso che un Socio intendesse dimettersi

.....

- 8) Ogni Socio, avrà diritto:
 - 1) alla tessera sociale
 - 2) al distintivo per giacca
 - 3) alla targhetta per l'automobile con inciso il proprio nome.
 - 4) tutte le pubblicazioni edite dal Club Mille Miglia ecc.

- 9) Il capitale sociale è amministrato dal Consiglio Direttivo che si rende garante e responsabile di ogni operazione amministrativa.

- 10) Nel caso di dimissioni o per mancanza di uno o due membri del Consiglio Direttivo, il Club sarà amministrato dai componenti rimasti con l'aggiunta del o dei Soci che avranno portato a compimento il maggior numero di Mille Miglia.

- 11) Nel caso di scioglimento dell'associazione, le decisioni saranno prese dal Comitato Direttivo sentito per referendum il parere dei Soci.



Cortese (tessera n° 717), Peter Collins (tessera n° 981), Juan Manuel Fangio (tessera n° 305), Piero Taruffi (tessera n° 1053), Stirling Moss (tessera n° 722, il numero della "Freccia d'argento") e molti altri.

Sull'annuario della Mille Miglia 1954, Luciano Mainardi, dell'ufficio stampa della corsa, scriveva:

«La freccia di fuoco che attraversa il volante d'oro ha ormai raccolto intorno al suo emblema seicento cinquanta piloti. (...) Dai cinque fondatori ... nacque il pensiero di radunare gli ardimentosi del volante, gli aedi della velocità e della audacia intorno a quello che altrimenti non poteva essere per loro se non l'unico emblema, il simbolo maggiormente consono alla loro passione».

Sulle pagine del 1955 si legge: «Gli uomini che

avevano capito lo spirito della corsa seppero anche comprendere l'essenza del Club. Così oggi esso conta più di ottocento soci e non c'è chi possa trovare nell'albo d'oro di un Club che non ha l'eguale, i più grandi nomi dell'automobilismo mondiale ed accanto a loro quelli degli altri, altri che forse non avevano aspirazioni, non sogni di gloria se non uno, un sogno piccolo e grande, semplice e magnifico: quello di tagliare il traguardo magico del viale degli ippocastani. E forse è in grazia anche e soprattutto del piccolo distintivo, che molta gente si butta alla diavola per le strade d'Italia, si trasforma per un giorno, per poche ore di tanta disperata fatica, in caccia di quell'unico sogno». (P.M.)

Sul prossimo numero, la seconda parte, fino ai giorni nostri.

Mode & Pelliccerie

GIMES PAOLETTI



PELLICCE SHEARLING

CAPPELLI PER
UOMO E PER SIGNORA

Corso Mameli, 67 - Brescia - Tel. 0303752239

AUTOMOBILI D'ECCEZIONE

Nella splendida Piazza Matteotti di Isola Dovarese, da sinistra, sostano una Frazer-Nash BMW, la MG L Magna, l'Auto Avio 815 che esordì con Alberto Ascari proprio al 1° Gran Premio Brescia del 1940, un'Alfa Romeo 6C 1750 e una Riley TT Sprite.





RIEVOCAZIONE DEL
GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

1^o COPPA FRANCO MAZZOTTI

di Daniele Bonetti, fotografie di Pasquale Zaccone



LA PRIMA EDIZIONE DELLA CORSA VOLUTA DA RAOUL PATRIZI, PER CELEBRARE I SESSANT'ANNI DEL CLUB MILLE MIGLIA, È STATA DISPUTATA CON UN VIRTUALE LUTTO AL BRACCIO PER LA SCOMPARSA DI COLUI CHE L'AVEVA IDEATA. DOPO 14 PROVE CRONOMETRATE, SUL PERCORSO BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA, VINCONO RIBOLDI E GUERINI DELLA BRESCIA CORSE.



È stata una giornata indimenticabile: per i densi contenuti emotivi dovuti alla commozione per la scomparsa di Raoul Patrizi a poche ore dal via della Coppa Mazzotti, da lui fortemente voluta; per le 49 vetture storiche che dal museo della Mille Miglia di Sant'Eufemia hanno preso la strada di Cremona per ripetere il percorso del Gran Premio Brescia del 1940, per un successo - della coppia Riboldi-Guerini - che ha chiuso una gara dove 14 tratti cronometrati hanno fatto selezione, alternando prove lunghe ad altre brevi, "gestite" solamente dall'insindacabile responso del cronometro.

Migliore risposta, per la prima edizione della Coppa Franco Mazzotti (la seconda, il prossimo giugno, si chiamerà anche Trofeo Raoul Patrizi), il comitato organizzatore non poteva avere, grazie anche al consenso espresso dai partecipanti.

Delle 50 automobili iscritte, 49 hanno superato le verifiche tecniche potendo così prendere il via per darsi battaglia non solo per la vittoria finale, ma anche per le classifiche di gruppo, autentiche "minigare" dedicate anche a coloro

che non potevano lottare per il successo assoluto, ma avevano la possibilità, tra gruppi ristretti, di giocarsi comunque un successo "parziale". Tra i 49 gioielli, alla Coppa Mazzotti si sono presentati autentici capolavori. La vettura più ammirata è stata senza dubbio l'Auto Avio 815 riportata a Brescia da Caimi-Stancari: è la prima vettura costruita da Enzo Ferrari (che non poteva utilizzare il suo nome perché sotto contratto con l'Alfa Romeo), tornata dopo sessantanove anni sul percorso del Gran Premio Brescia che, nel 1940, la vide all'esordio assoluto, condotta da Alberto Ascari. Accanto alla prima creazione del Drake è partita anche la Ferrari 250 TDF del 1957 di Eros Crivellari (pilota dal grande passato che con questa vettura colse discreti successi tra gli anni '50 e '60), le due Alfa Romeo 6C 1750, entrambe del 1931, rispettivamente di Adamoli-Bonavita e Montagni-Trotter, la MG L Magna Sport del 1933 dei Taglietti padre e figlio, la Fiat 508 berlinetta Mille Miglia del 1935 di Enzo Cibaldi e Vincenzo Formentini e la Riley TT Sprite del 1936 dell'equipaggio Indaco-Lupieri. Pregevoli anche alcuni modelli di vetture sport,



come l'esemplare unico Fiat 1500 Sport del 1945 di Silvestro Specchia con il figlio Marco, la gloriosa Gilco Mariani Fiat 1100 Sport del 1948 di Michele Cibaldi e Andrea Costa, l'originalissima Jowett Jupiter 1500 Sport del 1950 di Bobo Onofri (una delle pochissime con carrozzeria in alluminio per le competizioni), l'Aston Martin DB2 di Masetti Zannini- Cherubini del 1951, la Ferrari 212 del 1951 di Fabbris-Dubbini e la AC Ace del 1956 di Bontempi-Braghini.

Tra tutte le altre splendide vetture al via, l'ultima citazione d'obbligo è per quelle di due storici personaggi del Club Mille Miglia: l'Iso Rivolta 300 GT del 1966, del presidente Giannino Marzotto, affidata a Bonfanti-Ferrari e l'Abarth Scorpione S 1300 del 1969 del tesoriere Alfredo Coppellotti. Per l'edizione inaugurale, voluta per festeggiare i 60 anni del Club, non sono mancati gli equipaggi stranieri: sinonimo del fatto che la corsa e il Club hanno risonanza internazionale, segno tangibile dell'affetto che anche oltreconfine rimane per tutto quanto è legato alla nascita delle Mille Miglia, di cui Franco Mazzotti fu il maggiore sostenitore. Dal Lussemburgo è arrivato l'equipaggio Wetz-Forotti su una OM 665 Superba del '27; dalla Germania il solitario Tauscher a bordo di una Panhard Dyna Sport barchetta del 1952. In corsa anche un altro equipaggio tedesco, Luengen-Lohre, su una Healey Westland Roadster del 1948; l'ultima «coppia» straniera, dal Belgio, è quella formata da Cruyt-Meli su una Aston Martin V8 Vintage Volante del 1980.

Subito dopo il pranzo, le 49 macchine hanno lasciato il Museo Mille Miglia, affrontando le prime prove speciali ancora all'interno del monastero benedettino di Sant'Eufemia. La carovana si è quindi diretta a Manerbio: grazie alla cortesia dei titolari della Estral (i due Cibaldi e Vincoli, tutti e tre in gara), dentro i piazzali dell'azienda si sono svolte altre tre prove cronometrate. Da lì, via verso Pontevedico, per

arrivare nella provincia di Cremona attraversando il ponte di Robecco d'Oglio.

Dopo una sosta a Isola Dovarese, con gradita merenda nello storico Palazzo Quaranta, i concorrenti si sono misurati in una serie di prove cronometrate con un'escursione sullo sterrato del Parco dell'Oglio, fino a Castelfranco d'Oglio. Da qui, le vetture si sono dirette verso Mantova, attraversando Piadena, Bozzolo e Marcaria; la risalita verso Brescia con i passaggi a Goito, Guidizzolo e Castiglione delle Stiviere: quindi Montichiari (con una sosta per visitare il Festival dei Motori e prove all'interno della Fiera del Garda) e tappa finale verso la città, con l'ultima lunga prova, sul tratto Acì Brescia - Museo Mille Miglia. Dopo 14 prove cronometrate, sul percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, il più possibile fedele a quello del 1940, la Coppa Franco Mazzotti è stata vinta da due piloti della Scuderia Brescia Corse, Alberto Riboldi e Andrea Guerini, su Florida-Morettini Fiat 508 del 1936. Alle loro spalle si sono classificati Indaco-Lupieri (Riley TT Sprite 1936), seguiti da Senna-Suardi (BMW 2002 Tii 1972). La speciale classifica per i Top-Driver - che per il regolamento della prima edizione non potevano concorrere con gli altri - è stata vinta da Michele Cibaldi e Andrea Costa (Gilco Mariani 1100 Sport 1948) davanti al team del BMW Club Italia Marchesi-Ciravolo (BMW 1502 1975), mentre la Coppa delle Dame è andata, come prevedibile, a Franca Boni e Giulia Ferrari (Porsche 356 Speedster), già vittoriose qualche settimana prima al Trofeo Nuvolari.

Per i partecipanti l'appuntamento è già stato fissato per il prossimo giugno, quando si correrà la seconda edizione della Coppa Mazzotti; dopo lo "scotto" del debutto, la macchina organizzativa è già al lavoro: al via, oltre ai piloti Top Driver che potranno entrare in classifica, non mancheranno altri gioielli dell'industria automobilista mondiale. ||



**LA ISO RIVOLTA
DEL PRESIDENTE**

Giannino Marzotto ha ceduto il volante della sua 300 GT a Fabio Ferrari e Francesco Bonfanti



ALBERTO RIBOLDI

Il medico bresciano ha avuto l'onore di essere il primo a scrivere il suo nome nell'albo d'oro della Coppa Mazzotti. Dopo una stagione ricca di piazzamenti, l'acuto sulle strade bresciane guidando la sua Morettini-Fiat, coadiuvato da Andrea Guerini. «È stata una bellissima emozione - ha detto Riboldi - Per noi si è trattato di una vittoria ricercata da tutto l'anno. Per me e per il mio copilota, Andrea, è stato un crescere continuo insieme, sia come affiatamento che come risultati. Un'emozione un po' particolare perché questa vittoria avviene in un'occasione da una parte triste, per la morte di Raoul Patrizi, dall'altra però è un immenso piacere, perché si tratta della prima edizione di una rievocazione, e quindi ha un suo significato storico e culturale importante. Vincere la prima edizione per me è stato un onore».



MICHELE CIBALDI

Ha vinto la classifica riservata ai "Top driver" guidando una Gilco Fiat 1100 Sport del '48: Michele Cibaldi, con il navigatore Andrea Costa, è stato il mattatore della prima edizione della Coppa Franco Mazzotti. «È stata una bellissima manifestazione - ricorda il driver bresciano - : nessuno si aspettava così tante adesioni. Ci siamo divertiti, alternare prove lunghe e corte non è mai semplice né per gli organizzatori né per chi partecipa». In futuro la manifestazione verrà spostata alla tarda primavera lasciando il grigiore autunnale dell'edizione ottobrina. «Penso sia una bella idea perché così ci saranno più vetture scoperte che sono sempre più affascinanti delle altre - dice Cibaldi - : credo che aumenterà l'interesse del pubblico su un percorso che ripropone la Mille Miglia del 1940».



VALERIO MARINELLI

«Per essere la prima edizione credo che la Coppa Mazzotti sia stata un bel successo - dice l'imprenditore bresciano, da sempre appassionato di auto storiche - : sia per l'ottima qualità delle vetture, sia per il percorso, che ricalca quello della Mille Miglia del '40, decisamente piacevole. Sono curioso di vedere come sarà in primavera, quando ci sarà la prossima edizione».

A giugno infatti è a calendario la seconda edizione della Coppa Mazzotti. «La mia speranza - ricorda - è che alla prima, fortunata, edizione ne seguano tantissime altre sempre più ricche di automobili e piloti importanti».



MAX BONTEMPI

Il pensiero di Max Bontempì, terminata la gara a bordo di una Ac Ace del 1956, corre ad un paesaggio che non assomiglia più a quello della Mille Miglia del '40. «L'idea della Coppa Mazzotti è di per sé molto bella, purtroppo il percorso così concepito è fatto di tre strade statali, l'urbanizzazione ha rovinato il paesaggio di quei tempi e indubbiamente il fascino ne risente». In un pomeriggio, comunque, gli equipaggi al via hanno vissuto una corsa decisamente piacevole. «La gara ha portato al via delle belle automobili, l'ambito è molto goliardico - assicura - e non c'è lo spirito competitivo presente in altre gare. L'idea di fare del Museo della Mille Miglia una base è giusta, per dargli anche il ruolo che gli spetta».



GIOVANNI CORAZZA

Il ricordo di Raoul Patrizi nel cuore per tutta la gara. Giovanni Corazza non dimenticherà tanto facilmente la prima edizione della Coppa Mazzotti. «Quando ho saputo della morte di Raoul mi sono sentito un vuoto dentro - ricorda - : non me l'aspettavo, una grande amarezza». Salito in macchina, il pilota emiliano si è buttato sul percorso con la consueta grinta. «È stata una bella gara - ammette - : gli organizzatori hanno fatto un grande lavoro e nonostante abbia impolverato la mia Porsche 356 del '57, devo ammettere che il tratto sterrato è stato forse il più bello».



ENZO CIBALDI

Sulla Fiat 508 Balilla del '35 ha corso insieme a Vincenzo Formentini: Enzo Cibaldi ha riassaporato il gusto di un automobilismo che non c'è più. «La Coppa Mazzotti è stata una corsa molto bella - ricorda - : riproporre la Mille Miglia del '40 è stato molto emozionante, si tratta di salvaguardare aspetti culturali di un tempo ricco di valori». Grande fascino, per i concorrenti, ha suscitato il tratto sterrato a Isola Dovarese. «Per noi è inusuale - sottolinea Cibaldi - : ma un tempo era normale, c'erano più cavalli che macchine, e la foratura era il pericolo maggiore per un pilota».



Gara di Regolarità sul percorso
Brescia-Cremona-Mantova-Brescia
Rievocazione del Gran Premio Brescia del 1940



1940: B.M.W. vince il 1° Gran Premio Brescia con la 328 Berlinetta Touring condotta da Huschke von Hanstein

Comitato Organizzatore:
CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI
c/o Automobile Club Brescia
Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia
Tel. 030 2397322 - Fax 030 2397311
e-mail: segreteria@clubmillemiglia1949.it



Nel dare appuntamento, nel mese di Giugno 2010,
alla seconda edizione della

COPPA FRANCO MAZZOTTI

rievocazione del 1° GRAN PREMIO BRESCIA

il CLUB MILLE MIGLIA

augura a tutti i concorrenti
un sereno **S. Natale** e
un **Anno Nuovo** ricco di successi,
ringraziandoli per aver portato in gara
vetture splendide e cariche di storia.

Con riconoscenza, ricordiamo che il successo
della manifestazione è stato reso possibile
solo grazie alle Aziende che hanno voluto
essere al nostro fianco:





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.*





COPPA FRANCO MAZZOTTI



Alberto Riboldi
Andrea Guerini



Andrea Mandel Mantello
Gian Andrea Redaelli



Michele Cibaldi
Andrea Costa



Armando Vincoli
Maria Laura Vincoli



Roberto Paoletti
Valerio Bocelli



Maurizio Senna
Emanuele Suardi



Elio Marchesi
Enzo Ciravolo



Federico Olivi
Roberto Martintoni



Filippo Anselmetti
Roberto Anselmetti



Franco Indaco
Dario Lupieri



Valerio Marinelli
Pierdante Armenio



Massimo Meli
Dominique Cruyt



Andrea Capuzzi
Federico Fontana





1 O.M. 665 SUPERBA 1927 - Wetz-Forotti



4 MG L MAGNA SPORT 1933 - Taglietti-Taglietti



2 ALFA ROMEO 6C 1750 1931 - Adamoli-Bonavita



5 FIAT 508 MM BERLINETTA 1935 - Cibaldi E.-Formentini



3 ALFA ROMEO
6C 1750 1931
Montagni-Trotter
impegnati nella
prova cronometrata
sullo sterrato del
Parco dell'Oglio



6 RILEY TT SPRITE 1936 - Indaco-Lupieri



10 BMW 327 CABRIO 1939 - Cavagna-Merlo



7 FIAT-FLORIDA MORETTINI 508 S 1936 - Riboldi- Guerini



11 AUTO AVIO 815 1940 - Caimi-Stancari



8 FRAZER-NASH BMW 1936 - Mandel Mantello-Redaelli



12 HEALEY WESTLAND 1948 - Luengen-Lohre



9 FIAT 1500 SPORT 1937 - Specchia- Specchia



14 GILCO-FIAT MARIANI 1100 SPORT 1948 - Cibaldi M.-Costa



15 JOWETT JUPITER SPORT 1950 - Onofri-Oropesa



19 PANHARD DYNA SPORT 1952 - Tauscher



20 ALFA ROMEO 1900 1953 - Salvetta-Tabarelli



16 ASTON MARTIN DB 2 1951 - Masetti Zannini-Cherubini



21 JAGUAR XK 140 1955 - Facchinetti-Frassine



18 FERRARI 212 1951 - Fabbris-Dubbinì



22 LANCIA APPIA 1954 - Chiossi-Candini



24 PORSCHE 356 SPEEDSTER 1955 - Boni-Gavazzi



26 AC ACE 1956 - Bontempi-Braghini



25 MG A 1956 - Bonometti-Bonometti



27 TRIUMPH TR3 1956 - Paoletti-Bocelli



27 PORSCHE 356 SPEEDSTER 1955
Marinelli-Armenio
entrano in Piazza Matteotti
a Isola Dovarese



GRAN PREMIO BRESCIA

1ª COPPA FRANCO MAZZOTTI

17 OTTOBRE 2009



CLASSIFICA ASSOLUTA

POS.	N°	PILOTA	NAVIGATORE	MARCA	MODELLO	ANNO	RAG.	PENAL.
1	7	Riboldi A.	Guerini A.	FIAT-FLORIDA	Morettini 508 S	1936	1.	54
2	6	Indaco F.	Lupieri D.	RILEY	TT Sprite	1936	1.	169
3	47	Senna M.	Suardi E.	BMW	202 Tii	1972	6.	174
4	27	Paoletti R.	Bocelli V.	TRIUMPH	TR3	1956	2.	175
5	54	Anselmetti F.	Anselmetti R.	PORSCHE	911	1981	7.	235
6	8	Mandel Mantello A.	Redaelli G.	FRAZER NASH	BMW	1936	1.	285
7	34	Vincoli A.	Vincoli M.	ALFA ROMEO	Giulietta	1961	3.	319
8	23	Martinelli V.	Armenio P.	PORSCHE	Speedster	1955	2.	321
9	25	Bonometti G.	Bonometti R.	MG	A	1956	2.	336
10	40	Cristiano P.	Marinelli S.	PORSCHE	912	1967	5.	451
11	24	Boni F.	Gavazzi G.	PORSCHE	Speedster	1955	2.	529
12	28	Corazza G.	Parraciani G.	PORSCHE	356	1957	2.	608
13	5	Cibaldi E.	Formentini V.	FIAT	508 MM Berlinetta	1935	1.	624
14	39	Bonetti D.	Zenti G.	ALFA ROMEO	GT Junior	1966	5.	626
15	31	Capuzzi A.	Fontana F.	ALFA ROMEO	Giulietta	1959	3.	676
16	46	Bortolotti L.	Bompani M.	PORSCHE	911Targa 2.4	1972	6.	750
17	52	Belussi G.	Becchetti M.	PORSCHE	911	1979	7.	756
18	29	Crivellari E.	Patrizi L.	FERRARI	250 TDF	1957	2.	789
19	44	Olivi F.	Martintoni R.	LANCIA	Fulvia 1600	1969	5.	796
20	37	Palmieri G.	Palmieri C.	LANCIA	Flavia Zagato	1963	4.	810
21	10	Cavagna G.	Merlo D.	BMW	327 Cabrio	1939	1.	901
22	2	Adamoli F.	Bonavita V.	ALFA ROMEO	6C 1750	1931	1.	979
23	4	Taglietti G.	Taglietti M.	MG	L Magna Sport	1933	1.	1.226
24	15	Onofri R.	Oropesa E.	JOWETT	Jupiter Sport	1950	2.	1.237
25	53	Meli M.	Cruyt D.	ASTON MARTIN	V8	1980	7.	1.289
26	48	Castronovo A.	Fazio A.	BMW	3.0 Csi	1973	6.	1.334
27	11	Caimi E.	Stancari M.	AUTO AVIO	815	1940	1.	1.357
28	36	Sacchi P.	Sacchi D.	JAGUAR	E Type	1962	4.	1.482
29	41	Previcini G.	Bonometti F.	FIAT	124 Special	1968	5.	1.813
30	26	Bontempi M.	Braghini M.	AC	Ace	1956	2.	1.839
31	33	Puddu G.	Moraldi A.	PORSCHE	356	1961	3.	2.102
32	50	Panni P.	Gussago C.	TRIUMPH	Spitfire 1500	1975	6.	2.133
33	49	Bombardieri A.		INNOCENTI-LEYLAND	Mini Cooper 1.3	1974	6.	2.154
34	16	Masetti Zannini F.	Cherubini L.	ASTON MARTIN	DB 2	1951	2.	2.282
35	12	Luengen E.	Lohre W.	HEALEY	Westland	1948	2.	2.326
36	19	Tauscher E.		PANHARD	Dyna Sport	1952	2.	2.447
37	43	Coppellotti A.	Coppellotti P.	ABARTH	Scorpione	1969	5.	2.530
38	1	Wetz A.	Forotti G.	O.M.	665 Superba	1927	1.	3.034
N.C.	3	Montagni G.	Trotter F.	ALFA ROMEO	6C 1750	1931	1.	-
N.C.	9	Specchia S.	Specchia M.	FIAT	1500 Sport	1937	1.	-
N.C.	18	Fabbris	Dubbini	FERRARI	212	1951	2.	-
N.C.	20	Salvetta R.	Tabarelli A.M.	ALFA ROMEO	1900	1953	2.	-
N.C.	21	Facchinetti A.	Frassine S.	JAGUAR	XK 140	1955	2.	-
N.C.	22	Chioffi R.	Candini M.	LANCIA	Appia	1954	2.	-
N.C.	32	Malossi A.	Malossi A.	AUSTIN HEALEY	Sprite	1960	3.	-
N.C.	38	Bonfanti F.	Ferrari F.	ISO RIVOLTA	300 GT	1966	5.	-
N.C.	42	Gnutti B.	Verlicchi A.	MERCEDES-BENZ	280 SE	1968	5.	-
N.P.	45	Ungaretti G.	Ungaretti	DINO FERRARI	246 GT	1972	5.	-

CLASSIFICA TOP DRIVERS

Top	14	Cibaldi M.	Costa A.	GILCO-FIAT	Mariani 1100 Sport	1948	2.	54
Top	51	Marchesi E.	Ciravolo E.	BMW	1502	1975	6.	57

Iscritti: 50 - Partiti: 49 - Classificati 38 - Classificati Top Drivers: 2



GRAN PREMIO BRESCIA

1ª COPPA FRANCO MAZZOTTI

Gara di Regolarità sul percorso
Brescia-Cremona-Mantova-Brescia

Rievocazione del Gran Premio Brescia del 1940



CLASSIFICHE

CLASSIFICA PRIMO RAGGRUPPAMENTO

POS.	N°	PILOTA	NAVIGATORE	MARCA	MODELLO	ANNO	RAG.	PENAL.
1	7	Riboldi A.	Guerini A.	FIAT-FLORIDA	Morettini 508 S	1936	1.	54
2	6	Indaco F.	Lupieri D.	RILEY	TT Sprite	1936	1.	169
6	8	Mandel Mantello A.	Redaelli G.	FRAZER NASH	BMW	1936	1.	285
13	5	Cibaldi E.	Formentini V.	FIAT	508 MM Berlinetta	1935	1.	624
21	10	Cavagna G.	Merlo D.	BMW	327 Cabrio	1939	1.	901
22	2	Adamoli F.	Bonavita V.	ALFA ROMEO	6C 1750	1931	1.	979
23	4	Taglietti G.	Taglietti M.	MG	L Magna Sport	1933	1.	1.226
27	11	Caimi E.	Stancari M.	AUTO AVIO	815	1940	1.	1.357

CLASSIFICA SECONDO RAGGRUPPAMENTO

4	27	Paoletti R.	Bocelli V.	TRIUMPH	TR3	1956	2.	175
8	23	Martinelli V.	Armenio P.	PORSCHE	Speedster	1955	2.	321
9	25	Bonometti G.	Bonometti R.	MG	A	1956	2.	336
11	24	Boni F.	Gavazzi G.	PORSCHE	Speedster	1955	2.	529
12	28	Corazza G.	Parraciani G.	PORSCHE	356	1957	2.	608
18	29	Crivellari E.	Patrizi L.	FERRARI	250 TDF	1957	2.	789
24	15	Onofri R.	Oropesa E.	JOWETT	Jupiter Sport	1950	2.	1.237
30	26	Bontempi M.	Braghini M.	AC	Ace	1956	2.	1.839
34	16	Masetti Zannini F.	Cherubini L.	ASTON MARTIN	DB 2	1951	2.	2.282
35	12	Luengen E.	Lohre W.	HEALEY	Westland	1948	2.	2.326
36	19	Tauscher E.		PANHARD	Dyna Sport	1952	2.	2.447

CLASSIFICA TERZO RAGGRUPPAMENTO

7	34	Vincoli A.	Vincoli M.	ALFA ROMEO	Giulietta	1961	3.	319
15	31	Capuzzi A.	Fontana F.	ALFA ROMEO	Giulietta	1959	3.	676
31	33	Puddu G.	Moraldi A.	PORSCHE	356	1961	3.	2.102

CLASSIFICA QUARTO RAGGRUPPAMENTO

20	37	Palmieri G.	Palmieri C.	LANCIA	Flavia Zagato	1963	4.	810
28	36	Sacchi P.	Sacchi D.	JAGUAR	E Type	1962	4.	1.482

CLASSIFICA QUINTO RAGGRUPPAMENTO

10	40	Cristiano P.	Marinelli S.	PORSCHE	912	1967	5.	451
14	39	Bonetti D.	Zenti G.	ALFA ROMEO	GT Junior	1966	5.	626
19	44	Olivi F.	Martintoni R.	LANCIA	Fulvia 1600	1969	5.	796
29	41	Previcini G.	Bonometti F.	FIAT	124 Special	1968	5.	1.813

CLASSIFICA SESTO RAGGRUPPAMENTO

3	47	Senna M.	Suardi E.	BMW	202 Tii	1972	6.	174
16	46	Bortolotti L.	Bompani M.	PORSCHE	911Targa 2.4	1972	6.	750
26	48	Castronovo A.	Fazio A.	BMW	3.0 Csi	1973	6.	1.334
32	50	Panni P.	Gussago C.	TRIUMPH	Spitfire 1500	1975	6.	2.133

CLASSIFICA SETTIMO RAGGRUPPAMENTO

33	49	Bombardieri A.		INNOCENTI-LEYLAND	Mini Cooper 1.3	1974	6.	2.154
5	54	Anselmetti F.	Anselmetti R.	PORSCHE	911	1981	7.	235
17	52	Belussi G.	Becchetti M.	PORSCHE	911	1979	7.	756
25	53	Meli M.	Cruyt D.	ASTON MARTIN	V8	1980	7.	1.289





28 PORSCHE 356 1957 - Corazza-Parraciani



32 AUSTIN HEALEY SPRITE 1960 - Malossi-Malossi



29 FERRARI 250 TDF 1957
Crivellari-Patrizi



31 ALFA ROMEO GIULIETTA 1959 - Capuzzi-Fontana



33 PORSCHE 356 1961 - Puddu-Moraldi



34 ALFA ROMEO GIULIETTA 1961 - Vincoli-Vincoli



39 ALFA ROMEO GT JUNIOR 1966 - Bonetti-Zenti



36 JAGUAR E TYPE 1962 - Sacchi-Sacchi



40 PORSCHE 912 1967 - Cristiano-Marinelli S.



37 LANCIA FLAVIA ZAGATO 1963 - Palmieri-Palmieri



41 FIAT 124 SPECIAL 1968 - Previcini-Bonometti



38 ISO RIVOLTA 300 GT 1966 - Bonfanti-Ferrari



42 MERCEDES-BENZ 280 SE 1968 - Gnutti-Verlicchi



43 ABARTH SCORPIONE 1969 - Coppellotti- Coppellotti



47 BMW 2002 TII 1972 - Senna-Suardi



48 BMW 3.0 CSI 1973 - Castronovo-Fazio



44 LANCIA FULVIA 1600 1969 - Olivi-Martintoni



49 INNOCENTI MINI COOPER 1.3 1974 - Bombardieri



46 PORSCHE 911 TARGA 2.4 1972 - Bortolotti-Bompani



50 TRIUMPH SPITFIRE 1500 1975 - Panni-Gussago



51 BMW 1502 1975 - Marchesi-Ciravolo



53 ASTON MARTIN V8 1980 - Meli-Cruyt



52 PORSCHE 911 1979 - Belussi- Becchetti



54 PORSCHE 911 1981 - Anselmetti-Anselmetti



**IL BRIEFING
ANTEGARA**
Nella cappella di San
Paterio costruita
nell'anno 1008,
Giannino Marzotto
e il direttore di gara
Claudio Lazzari
illustrano il percorso
ai concorrenti

IL GRAN PREMIO BRESCIA

DELLE

MILLE MIGLIA



CREMONA



BRESCIA 28 Aprile 1940
A. XVIII^o



DISPUTATO UNA SOLA VOLTA NEL 1940

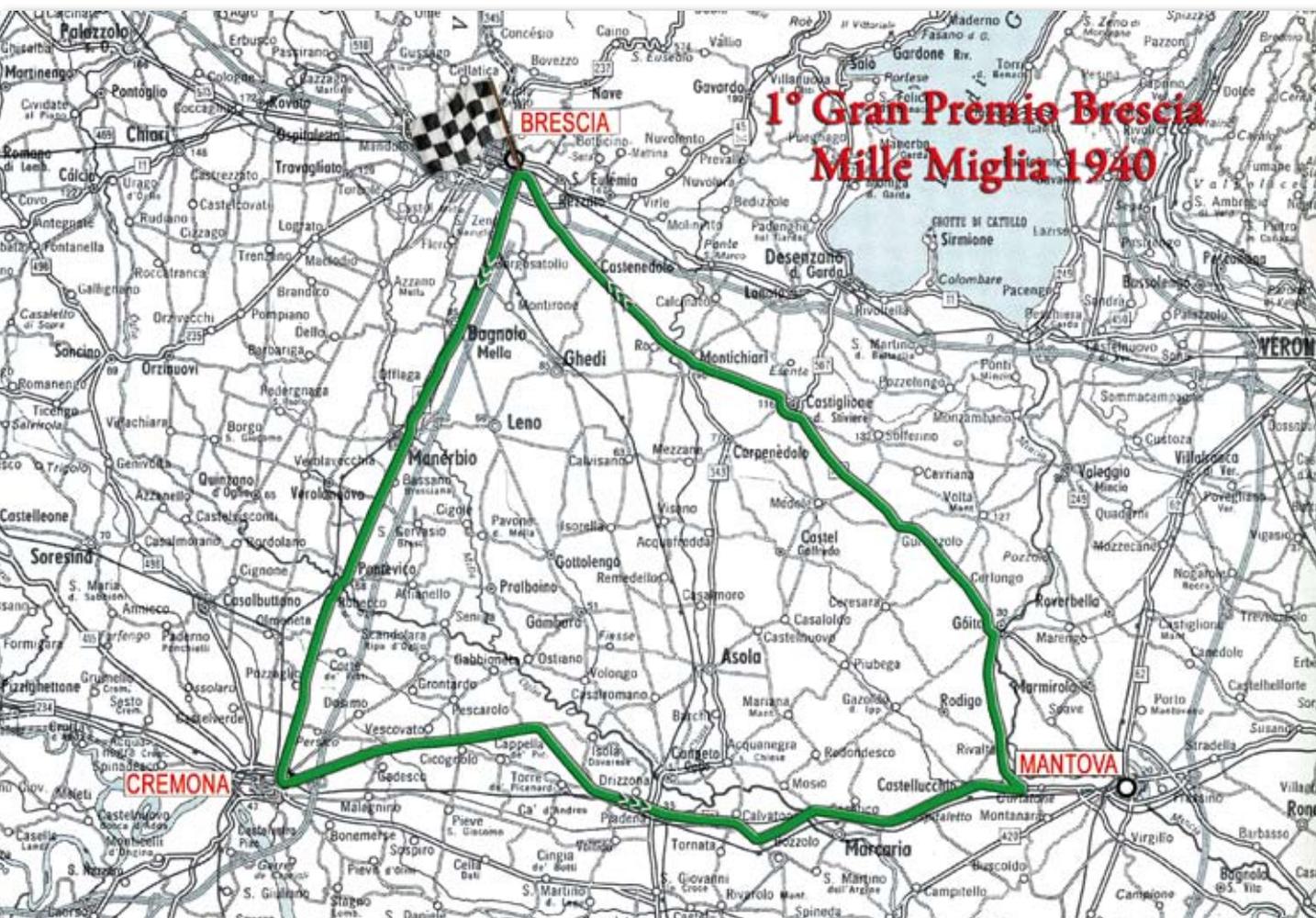
1° GRAN PREMIO BRESCIA DELLE MILLE MIGLIA

PUR DI NON RINUNCIARE ALLA CORSA, LA FANTASIA DI CASTAGNETO ESCOGITÒ UNA SORTA DI CIRCUITO SUL TRIANGOLO BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA DA RIPETERE NOVE VOLTE

Un grave incidente, avvenuto a Bologna nel corso della Mille Miglia 1938, indusse il governo a sospendere le corse su strada. Gli organizzatori bresciani si divisero riguardo all'opportunità di disputare una Mille Miglia alternativa, non su strada aperta. Scartata l'ipotesi di trasferirla in Africa, sul tracciato Tripoli-Tobruk, nel 1939 la Mille Miglia non ebbe luogo, anche per la fiera opposizione di Aymo Maggi allo stravolgimento della corsa. In ogni caso, a non voler rinunciare alla sua creatura era Renzo Castagneto che, per aggirare il divieto, ebbe l'intuizione di creare un circuito ermeticamente chiuso al traffico. Il "Direttore", pur sempre con l'opposizione di

Maggi, riprese il tracciato del famoso "Circuito di Brescia" del 1904 e del 1905, anno in cui fu valido per la prima *Coppa Florio*. Con la collaborazione delle autorità locali, furono costruiti alcuni tratti allo scopo di evitare, per quanto possibile, i centri abitati; in realtà, ciò era quasi impossibile, perché all'epoca le strade asfaltate, o comunque in buono stato, scarseggiavano.

Anziché in Viale Venezia, la partenza fu collocata in quella che allora era remota periferia della città: al curvone del Foro Boario, oltre il sottopassaggio della ferrovia Milano-Venezia, dove si trova l'attuale rotonda di viale Duca degli Abruzzi. Imboccando la »





provinciale (oggi SS45bis) per Cremona, i concorrenti affrontavano un percorso lineare e pianeggiante, con le eccezioni di alcune curve pericolose a Manerbio (all'ingresso del ponte), a Pontevico (all'inizio del paese) e a Robecco d'Oglio.

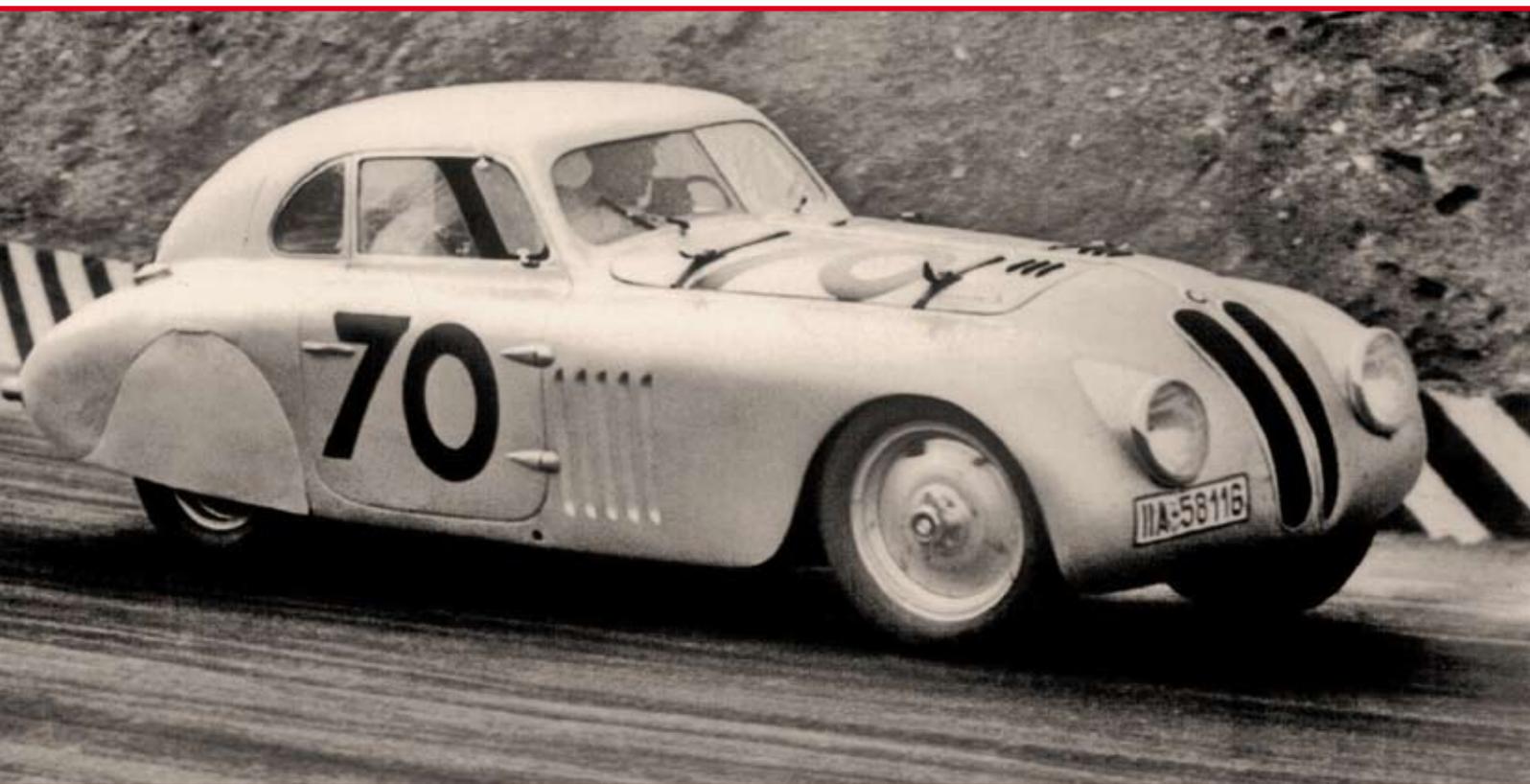
Al km 48, si trovavano le due spettacolari curve paraboliche allestite all'entrata e all'uscita del raccordo stradale alla periferia di Cremona, un rettilineo asfaltato lungo due km e largo otto metri; questa bretella con la strada statale SS10 "Padana Inferiore", in direzione Mantova, fu predisposta a tempo di record, per volere del potente gerarca cremonese Farinacci, appassionato di auto e partecipante alla Mille Miglia del 1928.

da alcuni mesi (l'Italia ci entrerà quarantatré giorni più tardi), alcune Case straniere non rinunciarono a partecipare.

Le squadre B.M.W. e Dèlage rappresentavano due Paesi, Germania e Francia, nemici in guerra: tutti si comportarono con senso sportivo, fingendo - per ordini superiori - persino di socializzare.

Per l'Italia, c'erano Alfa Romeo, Fiat e Lancia, anche se le più attese erano le due "815" (8 cilindri, 1.5 litri) costruite da Enzo Ferrari nella sua fabbrica Auto Avio Costruzioni, una delle quali - quella affidata al giovane Alberto Ascari - ha partecipato alla rievocazione del Club Mille Miglia.

A tutti gli effetti, si tratta delle prime Ferrari



Dopo un velocissimo tratto pressoché rettilineo, attraverso i paesi di Cicognolo, Piadena, e Castellucchio, all'altezza della frazione Grazie, le macchine non proseguivano per Mantova: al km 104, affrontando una curva nuova e appositamente costruita, iniziava la risalita, toccando Rivalta e Sacca. Poi, sempre più veloci, a Goito le vetture s'immettevano nell'odierna SS236 Mantova-Brescia, raggiunta attraverso Guidizzolo, Castiglione delle Stiviere, Montichiari e Castenedolo.

Dopo 165 km, da ripetere nove volte per un totale di 1486 Km, il traguardo era posto sotto l'alta torre a base quadrata, costruita con tubi di ferro, che aveva dominato la partenza. Per quanto mezza Europa fosse già in guerra

LEGGERA, FILANTE E VINCENTE

La bellissima carrozzeria "superleggera" della B.M.W. 328 vincitrice, condotta dal barone Von Hanstein, rivela la ricerca delle massime prestazioni attraverso lo studio dei flussi aerodinamici; non per nulla, il motto della Touring era: "aria e peso sono i nemici della velocità".

Con un rivestimento in duralluminio sopra un leggero telaio tubolare, non superava i 680 kg di peso, arrivando a toccare i 217 km orari. La meccanica è quella classica delle 328, con il famosissimo motore 2 litri a sei cilindri, potenziato di circa 60 cv rispetto a quello di serie da 80 cv.



CON LO SPETTRO DELLA GUERRA

La squadra B.M.W. inviata da Monaco posa in Piazza della Vittoria, apparentemente incurante della guerra già in corso per la Germania e incombente per l'Italia.

costruite, anche se il Drake non poteva utilizzare il proprio nome, essendo ancora legato all'Alfa Romeo. Le autentiche protagoniste di questa corsa furono però le carrozzerie, che presentavano soluzioni ultramoderne e straordinariamente aerodinamiche, in grado di fare la differenza su un percorso così veloce. A trionfare fu la carrozzeria milanese Touring,

Berlinetta Touring di Huschke von Hanstein e Walter Baumer. Il barone tedesco dominò sin dal primo giro, chiudendo alla media di 166,723 km/h: un risultato eccezionale, tenuto conto delle strade dell'epoca, delle numerose soste per i rifornimenti e di almeno un cambio d'olio motore.

Pur se relativamente poco potenti rispetto alle rivali, le 328 erano vetture vincenti



LA SPIDER ERA MENO VELOCE

Nelle gare dove contava la velocità massima, come il G.P. Brescia o la 24 Heures du Mans, la B.M.W. 328 Spider, meno aerodinamica, arrivò sempre dietro alla coupé. Nella foto, la terza classificata, con Adolf Brudes e Ralph Roesé.

che aveva vestito le Alfa Romeo, le due "Ferrari" e una delle berline tedesche, quella che vinse.

La squadra B.M.W. per la gara bresciana era composta di tre spider e due berlinette, la Touring di von Hanstein e quella realizzata in Germania da Fritz Fiedler, condotta dagli italiani Franco Cortese e Giovannino Lurani, costretti al ritiro.

A sorpresa, le ben più potenti Alfa Romeo nulla poterono contro le leggere e velocissime B.M.W.; in poco meno di nove ore, circa una a giro, la prima a tagliare il traguardo fu la 328

grazie alle doti di penetrazione, leggerezza e maneggevolezza.

Il successo ottenuto al "Gran Premio Brescia", tredicesima Mille Miglia, fu epico: le B.M.W. ottennero il primo, il terzo, il quinto e il sesto posto. All'Alfa Romeo furono concessi un secondo e un quarto posto di natura politica ma, in assoluto, furono le BMW a dominare la gara. Con la dichiarazione di guerra del 10 giugno, anche in Italia le competizioni furono sospese e il Gran Premio Brescia restò un unico, epico, episodio che concluse il ciclo delle corse automobilistiche d'anteguerra. (P.M.)



LA FRECCIA ROSSA

Rivista del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Esce quando necessario
n° XL - Novembre 2009

Direzione Editoriale: Paolo Mazzetti

Testi: Daniele Bonetti

Segreteria di Redazione: Francesca Parolin

Fotografie: Archivio Club Mille Miglia,
Archivio BRM, Pasquale Zaccone

Progetto Editoriale: BRM di P. Mazzetti

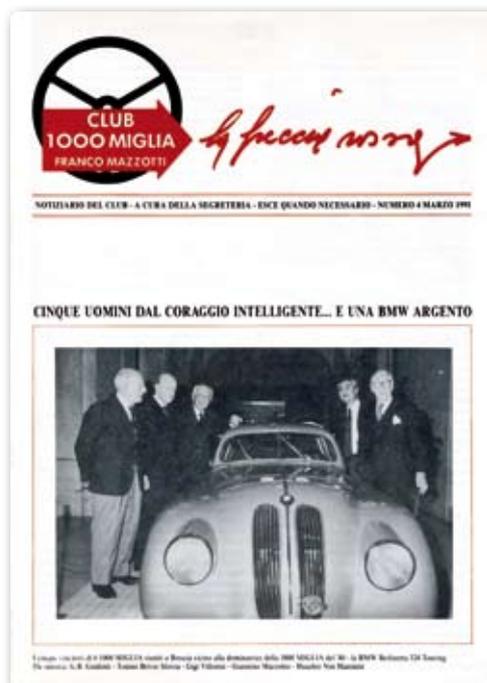
Impaginazione, grafica e stampa:
Tipografia ELC - Travagliato (BS)
Tel. 030 6864932 - info@tipografiaelc.com

Club Mille Miglia Franco Mazzotti
c/o ACI 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 pre-natalizia del 1990, in occasione dei 50 anni della vittoria B.M.W. al Gran Premio Brescia 1940. Da destra, cinque vincitori della Mille Miglia: Huschke von Hanstein, Giannino Marzotto, Gigi Villorosi, Tonino Brivio Sforza e Giambattista Guidotti.

MOTORSTORICA

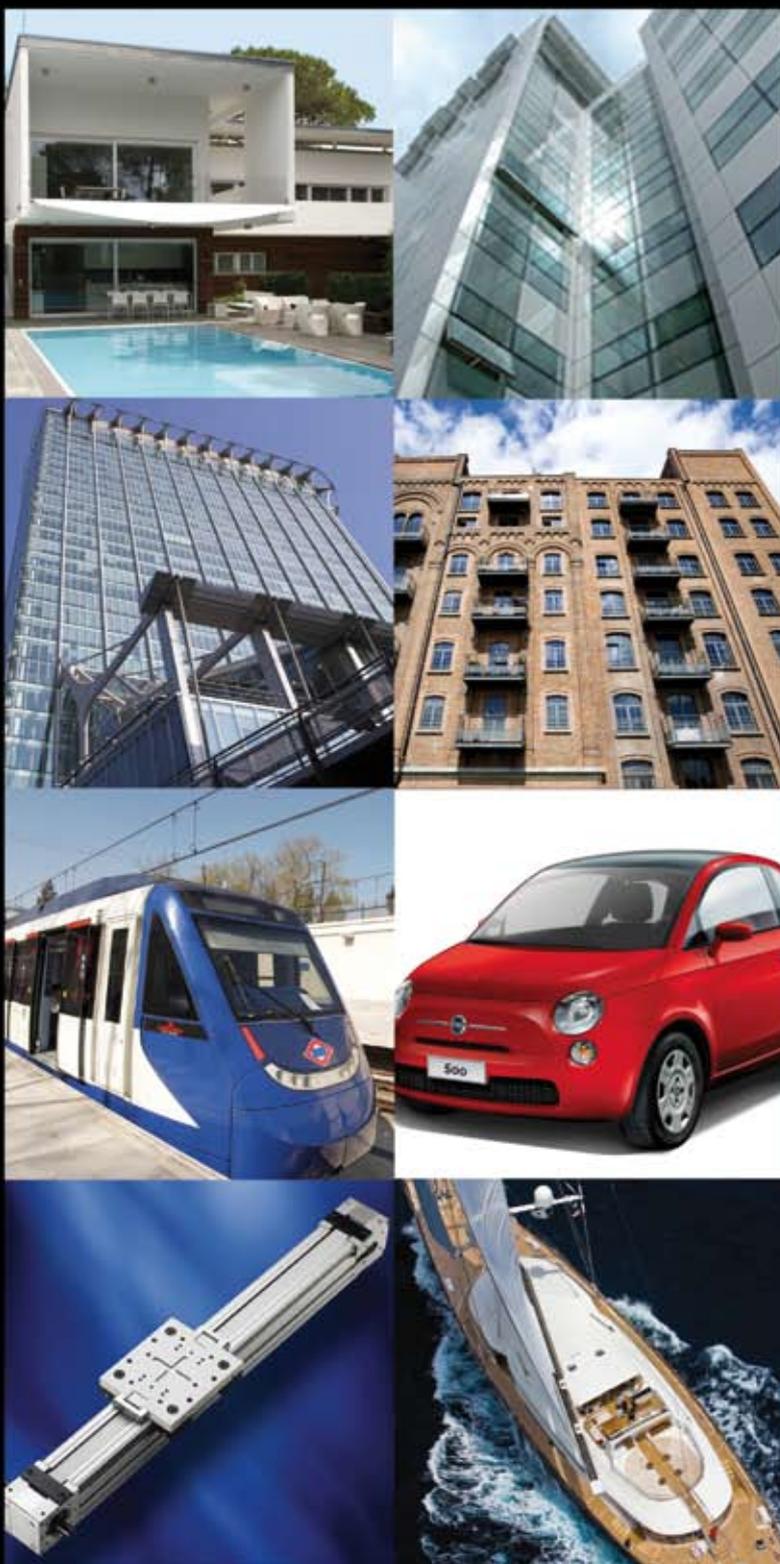
VINTAGE RACING SPORTSCARS

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

www.motorstorica.com



Profilati di alluminio per l'Architettura



Involucro Architettonico: facciate continue, a cellule, puntiformi sospese, ventilate - Sistemi a battente, scorrevoli e composti - Balconi - Porte e pareti divisorie - Sistemi per la protezione solare: persiane e frangisole

Prestazioni in linea alle normative sul risparmio energetico, l'isolamento acustico e tenuta aria-acqua-vento. Resistenza agli agenti atmosferici. Accessori originali.



METRA

il cuore della innovazione

Via Stacca,1
25050 Rodengo Saiano BS - Italia
tel: 030 6819.1 fax: 030 6819.363
metra@metra.it - www.metra.it

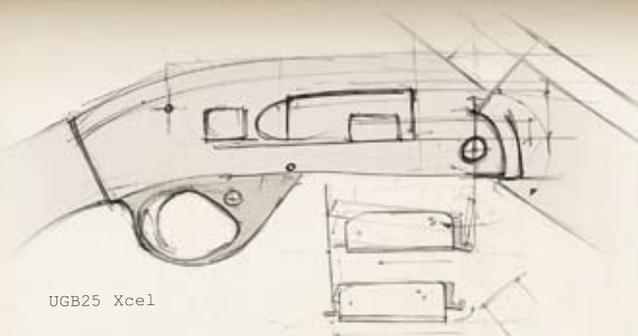


Profilati a disegno per applicazioni nei settori: trasporto ferroviario, automotive, edilizia, meccanica, pneumatica, automazione, dissipazione ed arredamento d'interni ed urbano. METRA Marine, sovrastrutture ed elementi per navi da crociera e nautica.

Sistemi modulari e profilati standard.

Profilati di alluminio per l'Industria

The end of a perfect day!



UGB25 Xcel



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

WWW.BERETTA.COM

 BERETTA