

LA FRECCIA ROSSA



9 GIUGNO 2012: LA
COPPA FRANCO MAZZOTTI
RIEVoca IL GRAN PREMIO
BRESCIA 1940



TUTTE LE NOTIZIE
DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE

23 - 29 settembre 2012



Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche



Main sponsor



Sponsor

Partners



Associazione del Turismo delle Spine e della Spinaola



Info: fax +39 0957160545 - tel. +39 3396958030 +39 3456183236 - scuderiamed@tin.it - www.raidetna.it

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
SOCIETÀ A PARTICIPAZIONE PARITARIA
SISTEMI E SERVIZI S.p.A.

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

LA FRECCIA ROSSA

Rivista del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Esce quando necessario
n. XLIV - Maggio 2012

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 2397322

Redazione: frecciarossa@clubmillemiglia1949.it

Pubblicità: pressoffice@brm-brescia.it

SOMMARIO n° 44 Maggio 2012

Editoriale Un nuovo futuro per la Freccia Rossa	3	Coppa delle Alpi Cronaca di una gara tra ghiaccio e tre nazioni	34
Coppa Franco Mazzotti Presentazione 2012	4	Brescia Corse Attività sportiva 2011 Notizie dalla Scuderia	36 39
Riconoscimenti del Club Attività sportiva 2011 e nuovi soci	6	Campionato Sociale Insieme Club Mille Miglia e Scuderia Brescia Corse	40
Tributo ai fondatori Omaggio ai "Quattro Moschettieri"	13	Raid dell'Etna Presentazione 2012	42
Nato per la Freccia Rossa Parla il Presidente Bonomi	15	Nuova direttrice La dott.ssa Eleonora Vairano all'ACI Brescia	44
Mille Miglia 2012 Presentazione I nostri soci in gara Concorso fotografico	19 21 22	L'Automobile: sostenibilità di un sogno Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione. Capitolo III	46
Ezio Bricarello La carriera sportiva di un socio fondatore	24		

Mode & Pelliccerie GIMES PAOLETTI



CAPPELLI PER UOMO E PER SIGNORA

Corso Mameli, 67 - Brescia - Tel. 030 3752239

DOPO OTTANTACINQUE ANNI, UN NUOVO FUTURO PER LA FRECCIA ROSSA



Cari Amici,

Lo scorso 26 marzo, la Mille Miglia ha compiuto ottantacinque anni, tanti ne sono passati da quell'inizio di primavera che vide la prima edizione di quella folle corsa da Brescia a Roma e ritorno. Nelle intenzioni dei fondatori quello doveva rimanere un episodio unico: al contrario, la sensazione destata in tutta Italia da quei temerari che l'avevano attraversata in così poco tempo fece pronunciare al Duce l'epica frase: si ripeta!

Mussolini aveva compreso come, in quell'Italia ancora priva di una rete stradale, l'automobile fosse il mezzo di locomozione del futuro e che la Mille Miglia, con i suoi valori di audacia, ardimento e progresso tecnologico, sarebbe servita da stimolo alla realizzazione di nuove vie di comunicazione.

Sin dall'inizio, la Freccia Rossa non si è limitata ad essere una corsa automobilistica, quanto un fenomeno sociale, sportivo e di costume in grado di scuotere l'immaginario di milioni di persone in tutto il mondo.

Quella che Franco Mazzotti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini - i favolosi "quattro moschettieri" che idearono, fondarono e realizzarono la Mille Miglia - hanno lasciato è un'eredità preziosissima ma pesantissima, in grado di schiacciare chi la riceve.

Trent'anni orsono, nel 1982, quando la Mille Miglia riprese con un'edizione rievocativa (quella del 1977 rimane un singolo episodio), il ricordo della Freccia Rossa era ancora vivo ma sfumato nei contorni.

Nessuno immaginava, neppure lontanamente, che in pochi anni la Mille Miglia - seppur con diversi connotati - sarebbe tornata ad essere, nel suo genere, la "corsa più bella del mondo". La crescita, da raduno di auto d'epoca a evento internazionale, per quanto rapida ed intensa, fu progressiva.

A prescindere da ogni polemica, se nel 2007 c'è stato chi ha offerto più di un milione di Euro all'anno, per poterla gestire, significa che la Mille Miglia aveva assunto un valore indiscutibile.

Oggi a cinque anni di distanza, l'Automobile Club di Brescia ha deciso - oserei dire inevitabilmente - di non cedere più a terzi l'organizzazione della corsa, avocandola a sé stesso dalla prossima edizione, nel 2013. Qualcuno ha persino ipotizzato che l'ACI Brescia non avrebbe potuto assumere questa decisione, dimenticando che il Sodalizio bresciano, nel 1927, fu fondato proprio allo scopo di gestire autonomamente la Mille Miglia, affrancandosi dall'Automobile Club di Milano, del quale Brescia fu succursale fino al dicembre 1926. L'Automobile Club di Brescia organizzò la Mille Miglia dal 1927 al 1957, poi dal 1958 al 1961 con le tre edizioni con formula mista velocità e regolarità e, infine, dal 1977 ad oggi con il Rally 1000 Miglia di Campionato Europeo: non si comprende quindi, per merito di questi titoli, perché non potrebbe o dovrebbe gestire in modo autonomo una manifestazione di propria ed esclusiva proprietà.

Detto questo, è evidente che le difficoltà saranno tante e ardue e che il Presidente Aldo Bonomi e i suoi amici non avranno il tempo di far crescere lentamente la propria creatura, essendo obbligati a spingerla al massimo sin dal primo anno per ottenere i risultati sportivi ed economici che giustifichino la loro scelta: per questo non possiamo che indirizzare loro un segno di ammirazione e solidarietà, garantendogli che, come sempre, il Club Mille Miglia si impegnerà a contribuire a quello che fu definito il "sogno di quattro romantici".

*cordialmente,
Paolo Mazzotti*

I **Consiglieri dell'ACI Brescia** subito dopo l'annuncio della gestione della Mille Miglia dal 2013: da sinistra, Piergiorgio Vittorini, Franca Boni, Aldo Bonomi, Ugo Gussalli Beretta, Gianpiero Belussi, Valerio Marinelli, Amedeo Gnutti e Roberto Gaburri.





8-9 giugno 2012

LA COPPA FRANCO MAZZOTTI

RICORDA IL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

Una corsa che nacque dalla volontà di far andare la Mille Miglia anche oltre la Seconda Guerra Mondiale: l'idea di far proseguire il sogno sportivo, economico e industriale di una gara che poi, inevitabilmente, si scontrò con la forza dirompente di una guerra che la interruppe fino al 1947. Quell'anno, 1940, l'edizione della Freccia Rossa fu pensata, voluta e costruita in forma ridotta, sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova-Brescia. Una gara ragionata su tre grandi rettilinei e tre grandi curve, da percorrere otto volte: quella Mille Miglia fu vinta dalla BMW 328 di Huschke von Hanstein che si mise in bacheca anche la Coppa Brescia.

Dal ricordo di quella corsa, è nata la Coppa Franco Mazzotti che quest'anno arriva alla quarta edizione e che nei precedenti appuntamenti ha sempre registrato un incremento di partecipazione: unica "deroga" all'edizione del '40, la conclusione a Chiari, a villa Mazzotti. Come accade ormai da qualche edizione a questa parte il contenuto agonistico è salito di pari passo con la qualità delle vetture; al via della gara, fissata per domenica 9 giugno da Piazza della Vittoria, dove nel 1940 si tennero le punzonature, ci saranno diversi top driver, per far vivere una sorta di rivincita di quanto accaduto poche settimane prima alla Mille Miglia.

Il percorso? Quello classico, appunto, rigoroso nella sua storicità con qualche eccezione. Da Brescia, i concorrenti punteranno verso la Bassa,

arriveranno Manerbio e poi, alle porte di Cremona, svolteranno a sinistra verso Isola Dovarese, dove si terrà una pausa di ristoro. Poi, dopo le prove nel Parco dell'Oglio, ci sarà un'escursione dal percorso originale: dalla curva delle Grazie, il vertice destro del triangolo originale, si devierà fino a Bagnolo San Vito, dove si trova "Mantova Outlet", di proprietà di Fashion District, che offrirà il pranzo ai partecipanti.

Da qui, le vetture andranno a Mantova, per mezz'ora di sosta al nuovo Museo Tazio Nuvolari, per riprendere il percorso dove l'avevano lasciato, alle Grazie. Da lì, inizierà la lunga cavalcata verso Brescia attraverso Goito, Castiglione e Montichiari. Passato il traguardo di Brescia del 1940, la gara terminerà a Chiari, nella residenza dell'ideatore e fondatore della Mille Miglia, Franco Mazzotti.

Ultimo atto, prima della cena e delle premiazioni, saranno le prove che assegneranno il Trofeo Raoul Patrizi, colui che ideò la Coppa Mazzotti e scomparve la sera prima della partenza della prima edizione, nel 2009. **II**



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



Gara di Regolarità Classica a Calendario Nazionale CSAI
PROGRAMMA:

VENEDÌ 8 GIUGNO (FACOLTATIVO)

Ore 17:00 - 19:30

Verifiche ante gara in Piazza della Vittoria, Brescia.

Ore 20:00

Aperitivo con visita guidata alle Piazze di Brescia.

Ore 20:45

Cena con piatti tipici bresciani centro storico.

SABATO 9 GIUGNO

Ore 7:30 - 8:45

Verifiche ante gara in Piazza della Vittoria, Brescia.

Ore 9:30 - C.O. 1 - Partenza.

Partenza della prima vettura da Piazza della Vittoria, Brescia.

- Prove cronometrate a San Zeno.

- Prove cronometrate a Manerbio. Trofeo Gino Munaron.

Ore 12:00 - C.O. 2

Sosta aperitivo in Piazza Matteotti a Isola Dovarese (CR).

- Prove Cronometrate nel Parco dell'Orgio.

Ore 13:00

Arrivo a Bagnolo San Vito (MN), Mantova Outlet.

- Prove Cronometrate nell'area Fashion District.

Colazione a buffet.

Ore 14:15 - C.O. 3 - Ripartenza.

- Prove Cronometrate nell'area Fashion District.

Ore 15:00

Sosta in Viale Te, Mantova. Visita al nuovo Museo Tazio Nuvolari.

- Prove Cronometrate a Castiglione delle Stiviere.

Ore 18:00 - C.O. 4

Sosta aperitivo all'Automobile Club Brescia.

- Prove Cronometrate.

Ore 18:45 - C.O. 5 - Arrivo.

Arrivo a Villa Mazzotti, residenza di Franco Mazzotti, a Chiari (BS).

- Trofeo Raoul Patrici, Prove Cronometrate nel Parco di Villa Mazzotti.

Ore 20:00

Cena a Villa Mazzotti. Premiazioni e musica dal vivo.

1° Gran Premio Brescia
28 Aprile 1940





LA TRADIZIONALE "PRENATALIZIA" I RICONOSCIMENTI ANNUALI DEL CLUB

Come da consolidata tradizione, il Club Mille Miglia ha chiuso la stagione 2011 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, salutati con entusiasmo dai circa centotrenta soci presenti. Un riconoscimento, quale ringraziamento per l'amicizia nei confronti del Club, è stato

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



In alto:
L'intervento del Vicepresidente dell'Automobile Club di Brescia

In basso:
Foto di gruppo per i nuovi soci del Club.





Giovanni Bonometti riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Christian Mazzone riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Paolo Cesare Cristiano riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Corrado Minussi riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Angelo Facchinetti riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Giacomo Mingotti riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Maurizio Grazi riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Achille Donati riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Bruno Marini riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.



Francesco Boggia riceve l'investitura quale nuovo socio del Club.





Filippo Tassara, nipote dell'omonimo fondatore del Club Mille Miglia, riceve l'investitura quale socio onorario.



Angelo Facchinetti riceve il riconoscimento per Fashion District, sponsor della Coppa Franco Mazzotti.



Richard Morgan riceve l'investitura quale socio onorario del Club.



Mario Battistella riceve il riconoscimento per Nova Mobili, sponsor della Coppa Franco Mazzotti.



Max Bontempi riceve il riconoscimento per BexB, sponsor della Coppa Franco Mazzotti.



Emanuele Arrighetti riceve il riconoscimento per il Comune di Chiari.



Silvio dell'Aglio riceve il riconoscimento quale sponsor della Coppa Franco Mazzotti.



I giovani collaboratori dell'Assessorato al Turismo ricevono il riconoscimento per il Comune di Isola Dovarese



Valerio Marinelli riceve il riconoscimento per Metra, sponsor della Coppa Franco Mazzotti.



Il gruppo di amici che ha realizzato il busto di Nuvolari a S. Quirico posano con la copia per il Museo Mille Miglia.



Il Presidente del Banco di Brescia, Franco Polotti, premia i soci Fabiano e Crivellari per la loro partecipazione alla MM 2011.



Ruggero Riva premiato per la vittoria di categoria nel Campionato Italiano Velocità Montagna 2011.



Giovanni Pagliarello premiato per la vittoria di categoria nel Campionato Italiano Velocità Montagna 2011.



Francesco Amante premiato per vittoria di categoria nel Campionato Italiano Velocità Montagna 2011.



Giorgio Taglietti premiato per la vittoria nel Challenge Salita Piloti Autostoriche 2011.



Roberto Gaburri premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Mario Battistella premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Valerio Marinelli premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Pietro Silva premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Dino Brunori premiato per l'attività automobilistica del 2011.





Enrico Scio premiato per la vittoria nel Campionato Sociale del 2011.



Bruno Ferrari premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Fabio Rizzinelli premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Corrado Minussi premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Luciano Dal Ben premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Mauro Giansante premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Paolo Brambilla premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Il Consigliere Giancarlo Corazza soprintende il taglio della tradizionale torta.



Giovanni Palmieri premiato per l'attività automobilistica del 2011.



Il tavolo dei soci del Club, appartenenti alla Scuderia Brescia Corse, con il Presidente Ugo Gussalli Beretta.



UNO **STILE**
INCONFONDIBILE

FASHION
DISTRICT

www.fashiondistrict.it

BRESCIANI PER STORIA E PER TRADIZIONE.

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



UBI  **Banco di Brescia**



TANTO SENTITO QUANTO DOVEROSO

TRIBUTO AI FONDATORI



UNA CORONA DI FIORI DEPOSTA DAVANTI AL BUSTO DI RENZO CASTAGNETO: NEI GIARDINI DI VIALE

VENEZIA, PROPRIO DIETRO A DOVE, PER SUO VOLERE, VENIVANO MONTATE LE TRIBUNE PER LA PARTENZA E L'ARRIVO DELLA MILLE MIGLIA. QUELLA DI VELOCITÀ, SUA CREATURA CONCEPITA CON IL SEME DELLA PASSIONE E DEL CORAGGIO INSIEME A FRANCO MAZZOTTI, AYO MAGGI E GIOVANNI CANESTRINI, COSÌ COME QUELLA DI REGOLARITÀ CHE VUOLE ESSERE PROSECUZIONE E CUSTODE DI UN PATRIMONIO PRIMA BRESCIANO E POI MONDIALE DELL'AUTOMOBILISMO SPORTIVO E NON SOLO.

Al termine dell'assemblea sociale del 14 aprile, tenuta presso la sede di ACI Brescia, con un autobus riservato, i soci si sono trasferiti in Viale Venezia delle Miglia.

Il Club della Mille Miglia Franco Mazzotti, insieme all'Automobile Club di Brescia, ha voluto rendere omaggio attraverso un gesto simbolico ai quattro fondatori della Mille Miglia. «È grazie a loro se oggi esiste la Mille Miglia - ha voluto dire il presidente dell'ACI Brescia Aldo Bonomi - noi dobbiamo fare in modo di rendere la Mille Miglia sempre più bella e importante per Brescia e per il resto del mondo».

Il secondo tributo, che nel 2011 ha ripreso una tradizione che si era interrotta per qualche anno, è stato anche l'occasione per rilanciare l'idea del Club Mille Miglia di promuovere la realizzazione di una targa a ricordo dei "quattro moschettieri" in Piazza della Vittoria, cuore pulsante di Brescia dove la Mille Miglia storica effettuava le operazioni di punzonatura. Proprio lì, dove le distanze tra il pubblico e i piloti erano così ridotte, una targa riporterebbe tra i cittadini coloro che hanno regalato a Brescia la leggenda della Mille Miglia. Un patrimonio di inestimabile valore che nella piazza simbolo della corsa può essere testimone delle Mille Miglia che verranno, quando il cantiere per il metrobus sarà terminato restituendo alla città Piazza della Vittoria nella sua completezza. Pronta per tornare ad ospitare la punzonatura della Mille Miglia, dopo sei anni di "esilio" in piazza Loggia. ■■



COPPA FRANCO MAZZOTTI

GRAN PREMIO BRESCIA 1940



**CASA DI REGOLARITÀ SUL PERCORSO
BRESCIA - CREMONA - MANTOVA - BRESCIA**
RIVEDERE IL GRAN PREMIO BRESCIA DEL 1940

FASHION DISTRICT MANTOVA
OUTLET

UBI Banco di Brescia

OIR

NOVA MOBILI

B&B

ESTRIL

ESTRIL

B&B

ietic

METRA MONON

LEH HISTORICAL



9 GIUGNO 2012



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





AUTOMOBILE CLUB
BRESCIA

L'ACI BRESCIA È NATO PER LA FRECCIA ROSSA

Parteciperà alla corsa più importante del mondo riservata alle auto storiche. Aldo Bonomi, Presidente dell'Automobile Club di Brescia e Presidente Onorario del Club Mille Miglia, ha sempre avuto un occhio di riguardo per l'attività sportiva legata al mondo dei motori.

«Tre anni orsono, prima delle elezioni per il Consiglio Direttivo, quella che mi piace chiamare la "nostra squadra", s'impegnò a salvaguardare le gare tradizionalmente organizzate in prima persona dall'ACI Brescia - ha detto

- nonché alla conservazione e al rafforzamento della tradizione bresciana della Mille Miglia, di cui l'Ente è proprietario».

Un'attività che, in questo momento, si scontra con una forte crisi economica che condiziona budget e limita gli investimenti.

«Per questo motivo, pur nel periodo di grave crisi nel quale versa il nostro Paese, che ha colpito particolarmente l'automobilismo sportivo, il nostro Consiglio Direttivo ha deciso di sostenere pesanti sacrifici, pur di non rinunciare al Rally 1000 Miglia. Quanto alla Mille Miglia, come noto, nel giugno del 2012 scadrà il mandato quinquennale per l'affidamento dell'organizzazione della manifestazione, affidato nel 2007 all'ATI composta da MAC Group S.r.l., Meet Comunicazione S.r.l. e Sanremorally S.r.l.

Abbiamo deciso di non indire alcuna procedura di gara per l'affidamento dell'organizzazione della Mille Miglia e della licenza del marchio con la "Freccia Rossa". La scelta di non affidare ad altri l'organizzazione della Mille Miglia è stata un passo ponderato e del tutto naturale da intraprendere. All'origine della decisione, presa in modo unanime dai Consiglieri, ci sono motivazioni di carattere, culturale sportivo, organizzativo ed economico. In primo luogo, la Mille Miglia rappresenta un enorme patrimonio non solo per l'Automobile Club, ma anche



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

La Mille Miglia, del resto, fu anche il motore che spinse la nascita dell'ACI

Brescia negli anni Venti...

«Non deve essere dimenticato che, nel 1927, l'Automobile Club di Brescia fu fondato appositamente allo scopo di organizzare la prima "Coppa delle Mille Miglia". Per sgomberare il campo dalle molte supposizioni circolate sull'edizione del 2013, l'organizzazione Mille Miglia sarà realizzata direttamente sotto il controllo dell'Automobile Club di Brescia, proprio come alle origini. A tal scopo, sarà costituita una società "in house", interamente controllata dall'Automobile Club Brescia, che sarà il primo e il solo a godere dei risultati ottenuti».

Quest'anno l'ACI, insieme al Club, ha voluto anche festeggiare gli 85 anni dalla nascita della Mille Miglia. «Il nostro pensiero va a quegli uomini che nel 1927 sono stati dapprima folgorati da un'idea e hanno quindi avuto la capacità di studiare un metodo per renderla praticabile. Proviamo profonda riconoscenza per Franco Mazzotti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto e Giovanni Canestrini, che hanno ideato la nostra corsa; medesima gratitudine la rivolgiamo a chi l'ha fatta rinascere e a chi l'ha condotta fino a oggi: ciascuno di loro, con idee e impegno, ha contribuito a rendere grande la Freccia Rossa. Tra pochi mesi, la responsabilità di continuare a far vivere questa leggenda graverà su di noi; affronteremo questa sfida secondo le nostre peculiarità: entusiasmo da autentici appassionati e impegno ed esperienza da imprenditori».

NATA NEL 1927

LA MILLE MIGLIA COMPIE OTTANTACINQUE ANNI

La “corsa più bella del mondo” raggiunge l’ottantacinquesimo compleanno: fondata nel 1927, anno della prima delle ventiquattro edizioni della corsa storica, fu interrotta nel 1957; tra il 1958 e il 1961 fu disputata per tre volte con la formula rally. Quella del 2012 sarà la trentesima rievocazione.

Se la gara di quest’anno si annuncia tiratissima e combattuta fino all’ultima prova speciale, piazza Loggia si confermerà punto di riferimento per piloti, navigatori, addetti ai lavori e semplici appassionati: una conferma destinata con ogni probabilità a scadere quando piazza Vittoria, ultimati i lavori per il metrobus, tornerà a disposizione dei bresciani e della Mille Miglia.

Per proseguire quella che è divenuta col tempo una tradizione consolidata, il Club Mille Miglia allestirà una speciale Club House che sarà punto di riferimento non solo per i soci del Club, ma anche per piloti e addetti ai lavori che potranno vivere un momento di convivialità sfruttando il salottino che sarà montato a pochi metri dalle 381 auto che dopo poche ore partiranno da viale Venezia.

Per rendere possibile la prosecuzione di un esperimento che con gli anni si è dimostrato sempre più indovinato, è stata fondamentale la generosità di alcuni soci del Club, pronti a sobbarcarsi chilometri di macchina per rivedere la Mille Miglia, la “loro corsa” e restare vicini ai vecchi amici per rinverdire ricordi che appartengono ai tempi passati. È il caso di Giovanni Palmieri, modenese con i motori nel sangue e con il cuore trafitto da una freccia rossa: anche quest’anno, c’è da scommettere, i suoi panini con la mortadella di Modena saranno di gran lunga preferiti ai finger food del terzo millennio proposti nella maggior parte degli altri stand. Discorso identico per il parmigiano di Giovanni Corazza, che non manca mai di condividere la sua produzione con gli amici del Club, E, siccome la mortadella placa l’appetito ma non la sete, i soci non faranno a meno di un bicchiere di bollicine Franciacorta, nel pieno rispetto della tradizione bresciana. Accanto a loro, piloti di ieri, ci saranno i piloti di oggi, fenomeno dei cronometri, così vicini ai fenomeni della velocità.



Alberto Castelli e Armando Vincoli
su Cisitalia 202 SMM del 1947.



Macko Laqueur
e Alexander Van
Voorst Vader su
Lagonda M4.5 Rapide
del 1934.



Sul Passo della Futa, uno dei punti cruciali della Mille Miglia di velocità, c'è una targa dedicata a Clemente Biondetti, che nel 1949 ricevette la tessera numero uno del Club. La grande targa fu una delle prime opere volute dai soci del Club Mille Miglia, dopo la rifondazione del 1984. Oltre alle quattro corone con gli anni delle vittorie, 1938, 1947, 1948 e 1949, sulla targa è riportata questa scritta: "A Clemente Biondetti campione del volante che correndo audacemente su queste strade coronò per quattro volte il suo sogno di vittoria sull'arduo e glorioso traguardo delle Mille Miglia".



MILLE MIGLIA 2012



1927 - 2012

LA 1000 MIGLIA COMPIE 85 ANNI

Otto di mattina del 26 marzo: da Viale Venezia, a Brescia, parte la prima vettura della 1^a Coppa delle Mille Miglia. Con l'Isotta Fraschini condotta da Aymo Maggi e Binda Maserati, prende vita la leggenda della Freccia Rossa.

85[°]

1000
MIGLIA

L'Automobile Club Brescia augura ai concittadini bresciani e a tutti gli appassionati un buon compleanno della "corsa più bella del mondo".



I "Quattro Moschettieri" fondatori della Mille Miglia:

Aymo Maggi: 1903, Brescia - 1961.
Franco Mazzotti Biancinelli: 1904, Chari (BS) - 1942.
Giovanni Conestri: 1893, Catania (da genitori trentini) - 1975.
Renzo Castagneto: 1892, Verona (a Brescia dal 1896) - 1971.

Ottantacinque anni dopo la prima edizione, l'Automobile Club Brescia, dal 1927 unico proprietario del marchio Mille Miglia, ricorda che la grande tradizione della Freccia Rossa prosegue con:



MUSEO
MILLE MIGLIA




MILLE MIGLIA STORICA
17 - 20 MAGGIO 2012



CAMPIONATO EUROPEO RALLY
19 - 20 - 21 APRILE 2012



CLUB MILLE MIGLIA
FRANCO MAZZOTTI

ACI brescia 

Via Enzo Ferrari 4/6 (S. Paol.) - Brescia
Tel.: 030 33971 - www.brescia.aci.it

DISPERDIAMO TEMPO E DENARI!
SCOPRITE I SERVIZI E LA PROFESSIONALITÀ DEI NOSTRI UFFICI
"belle auto", pratiche auto, passaggi di proprietà, rinnovo e duplicati patenti, corsi recupero punti, assistenza legale e la sicurezza delle tessere ACI per aziende, automobilisti e collezionisti di auto d'epoca



MILLE MIGLIA 2012: DODICI PER LA VITTORIA

Tre giorni di gara, cinquantaquattro prove speciali (14 in programma già nella prima sera) e almeno una dozzina di piloti, equipaggi, in grado di lottare per il podio. Che la Mille Miglia - sempre più mascherata da evento mediatico - sia ancora una corsa automobilistica è testimoniato dalla meticolosità degli allenamenti, dalla ricerca spasmodica di una vettura "con coefficiente" e dalla preparazione sempre più frenetica tra pressostati sistemati nei piazzali delle aziende al sabato pomeriggio o manifestazioni più o meno importanti cui però i top driver non vogliono mancare: questa voglia di vincere, più di ogni altra parola, è la garanzia che la Freccia Rossa sia ancora depositaria di un valore sportivo al di là di ogni confine.

Numeri alla mano, l'uomo da battere è l'argentino Claudio Scalise: la sua Alfa Romeo 6C 1500 GS è decisamente la migliore perché si porta in dote un coefficiente di 1,75, nettamente superiore agli altri e lui, numero 1 della scuola sudamericana, ha già collezionato un secondo, un terzo, un quarto e un quinto posto negli anni passati. Eppure, forse mai come quest'anno, al via ci sono tanti vincitori delle edizioni passate: da Giuliano Canè (10 successi) a Bruno Ferrari (due vittorie), senza dimenticare Flaminio Valsertiati (anche lui due successi, l'ultimo nel 1997), Carlos Sielecki, Sergio Sisti e Giordano Mozzi, vincitore a sorpresa un anno fa e quest'anno al via su una bellissima Lancia Astura del 1938 del museo Nicolis. Conti alla mano, si tratta di sei dei sette piloti che hanno vinto la Mille Miglia negli ultimi quindici anni: unico assente è il compianto Luciano Viaro, vincitore con l'Alfa Romeo nel 2005, 2007 e 2008.

Tra questi big, saranno da tenere d'occhio con particolare attenzione Giuliano Canè, su una Bmw 328 Roadster del 1939, Giordano Mozzi sulla Lancia Astura ma anche i bugattisti Bruno Ferrari e Carlos Sielecki, che nel 2009 diedero vita ad un duello entusiasmante vinto per un soffio dal bresciano. E dopo? La coppia di alfisti del Museo di Arese formata dal bresciano Fabio Salvinelli e dall'emiliano Alessandro Gamberini ha macchine



Enzo ed Elena Cibaldi, su Porsche 356 1500 Speedster del 1955, a fianco di Michele Cibaldi e Andrea Costa su Gilco 1100 Sport del 1948.

e ambizioni per puntare in alto, così come Michele Cibaldi, figlio del nostro consigliere Enzo, finalmente al via su una vettura competitiva, nonostante la rinuncia alla sua amata Gilco del 1948, con cui si è tolto grandi soddisfazioni. Per lui c'è una Bugatti T37 del 1926 con la quale può ragionevolmente cullare qualche sogno. In corsa per una gara da protagonisti anche Giovanni Mocerì, su una Aston Martin Le Mans del 1933, e il campione italiano Andrea Vesco al volante di una Fiat 514 Mille Miglia. Tutti gli altri dovranno estrarre dal cilindro la gara della vita per inserirsi in questa lotta: da Pierluigi Fortin fino a Mario Fontanella, servirà una grande impresa per dare qualche fastidio ai magnifici 12. ■■



Massimo Bettinsoli ed Emanuele Peli su Porsche 356 1500 Speedster del 1954.



I veterani Fabiano e Crivellari sono tornati alla Mille Miglia con una Fiat 1100 TV del 1955.



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



MILLE MIGLIA 2012

I NOSTRI AMICI IN GARA I SOCI ALLA MILLE MIGLIA

1. Corrado Minussi e Angelo Gerardi su Zanussi Fiat Sport del 1948.

2. Angelo Facchinetti e Federico Leo su Jaguar XK 140 OTS del 1954.

3. Mauro Galavotti e Stefano Vezzelli su Alfa Romeo 1900 TI del 1954.

4. Stefano Marinelli e Carlo Bonometti su Lancia Aurelia B 24 S del 1955.

5. Francesco e Alessandro Guasti su Bugatti Type 35 del 1926.

Tra Fondatori, Ordinari e Onorari, saranno ventidue i soci del Club Mille Miglia che prenderanno parte alla trentesima edizione rievocativa della Mille Miglia (sigla **CMM**). In più, tenuto conto che la "Freccia Rossa" ospita ad ogni uscita "Brescia Corse Magazine", il notiziario dei nostri amici della Scuderia, sono indicati anche i loro nomi (sigla **BSC**). Su un totale di diciannove soci della Scuderia Brescia Corse che prenderanno parte alla Mille Miglia 2012, sette fanno parte di entrambi i sodalizi (sigla **CMM-BSC**).

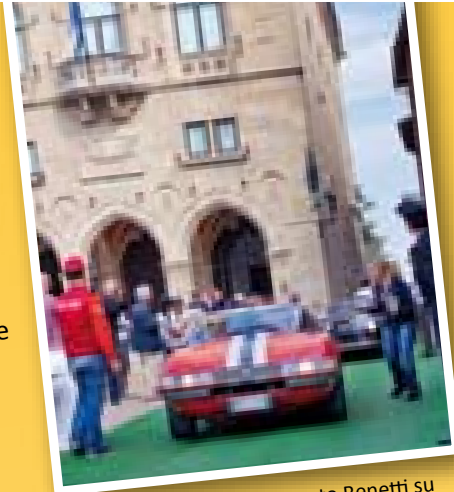
Da segnalare, il ripetersi di uno spiacevole fatto dello scorso anno, quando due piloti che disputarono le Mille Miglia degli anni '50, Nicola Fabiano ed Eros Crivellari, si videro respingere l'iscrizione, pur con la stessa Fiat 1100 TV di allora. Si trattò dell'ennesima tradizione non rispettata dagli attuali organizzatori. Per farli partire, fu necessario un intervento dell'ACI Brescia che autorizzò la partenza di una vettura in più, oltre le 375 previste dal contratto.

Quest'anno la storia si è ripetuta con Enzo Baldi (82 anni e quattro Mille Miglia autentiche disputate). Lui e la sua macchina, una Gilco Fontana 1100 Sport che partecipò alla Mille Miglia del 1950 con il numero 618, non sono stati accettati, forse nella certezza

che l'Automobile Club Brescia sarebbe nuovamente intervenuto, consentendo la partenza di un'ulteriore vettura. Così è avvenuto e

a noi, a partire dal Presidente Aldo Bonomi, non rimane che ringraziare i soci del Club che sono Consiglieri del Direttivo di ACI Brescia: il Vicepresidente Roberto Gaburri, Ugo Gussalli Beretta, Giampietro Belussi, Valerio Marinelli, Enrico Scio e la gentilissima Franca Boni. Per quanto concerne la gara, 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).

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. ||



Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti su Ferrari Daytona impegnati nel Ferrari Tribute.



1



4



6



2



5



7



3

SOCI ALLA MILLE MIGLIA 2012



MILLE MIGLIA 2012

N°	Pilota	Socio	Naz.	Copilota	Socio	Vettura	Anno
6	Roberto Gaburri	CMM-BSC	I	Luigia Tonolini	-	OM 665 Superba	1928
12	Massimo Amenduni Gresele	CMM	I	Fabrizio Vicari	CMM	Alfa Romeo 6C 1500 MMS	1928
19	Bruno Ferrari	CMM-BSC	I	Carlo Ferrari	-	Bugatti Type 37	1927
20	Guido Foresti	BSC	I	Pietro Foresti	-	Bugatti Type 37	1927
24	Giulio Felloni	CMM	I	Riccardo Felloni	-	Bugatti Type 35 A	1925
50	Massimo Bettinsoli	CMM-BSC	I	Emanuele Peli	-	FIAT 508 S	1934
51	Oswaldo Peli	BSC	I	Nicola Donà	-	FIAT 508 S	1934
53	Ezio Perletti	BSC	I	Ivan Bresciani	-	FIAT 508 S	1933
62	Flaminio Valseriati	BSC	I	Paolo Sabbadini	-	Aston Martin Le Mans	1933
72	Giuseppe Ambrosi	CMM	I	Luca Ambrogio Cantoni	-	Alfa Romeo 6C 1750 GS	1931
80	Macko Laqueur	CMM	B	Paulus Zwaans	-	Lagonda M 45 Rapide	1934
82	Marco Gatta	BSC	I	Luca Gatta	-	MG PB	1935
114	Corrado Minussi	CMM	I	Giuseppe Rizzo	-	FIAT Zanussi MM	1948
115	Fabrizio Rossi	CMM	I	Fabio Teti	-	Cisitalia 202 SC	1948
148	Enzo Baldi	CMM	I	Stefano Casadei	-	Gilco Mariani FIAT 1100 Sport	1950
154	Marco Evangelista Gnutti	BSC	I	Claudia Chiappalupi	-	Porsche 356 1500 Coupé	1952
159	Francesco Masetti Zannini	CMM	I	Luigi Cherubini	CMM	Aston Martin DB2	1951
162	Geert van de Velde	CMM	NL	Ruud van de Velde	-	Aston Martin DB2 Vantage	1952
183	Enrico Scio	CMM-BSC	I	Giordano Gnutti	-	Healey Silverstone	1950
231	Eugenio Piccinelli	BSC	I	Ottorino Pellini	-	Triumph TR2	1954
233	Maria Vittoria Pasotti	CMM-BSC	I	Donatella Bresciani	BSC	Triumph TR2	1955
235	Giuliano Bensi	CMM	I	Enzo Forzieri	-	FIAT 8V	1954
247	Aldo Bonomi	CMM-BSC	I	Tarcisio Bonomi	BSC	Lancia Aurelia B24 S	1955
253	Raffaella de Alessandrini	CMM	I	Mariella Cerofolini	-	Austin Healey 100 BN1	1955
308	Franco Polotti	CMM	I	Maurizio Baiguera	-	Jaguar XK 120 OTS	1953
311	Stefano Marinelli	CMM-BSC	I	Mattia Colpani	BSC	Osca MT4-2AD 1500	1954
317	Giulio Olivini	BSC	I	Graziella Santangelo	-	Arnolt Bristol Bolide Roadster	1954
329	Angelo Facchinetti	CMM	I	Anselmo Galbusera	-	Jaguar XK140	1954
357	Renato Gnutti	BSC	I	Riccardo Cristina	-	Porsche 356 A 1500 GS	1956



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

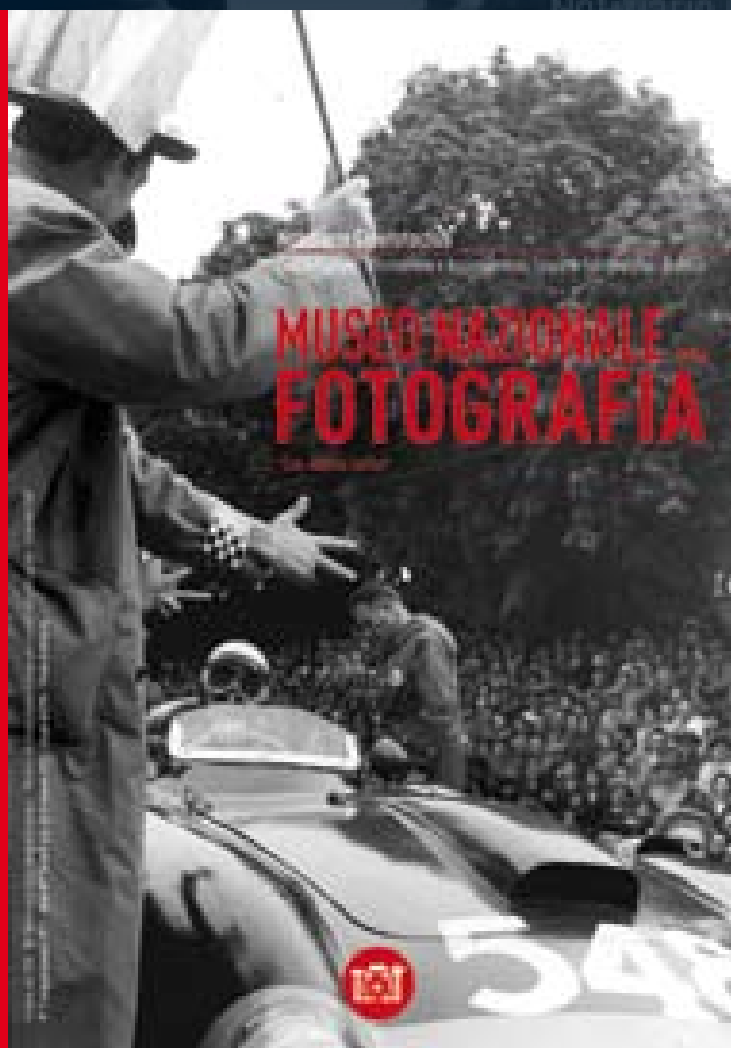
6. Marco ed Elisa Becchetti su Healey Silverstone del 1950.

7. Franca Boni e Monica Barziza su Lancia Aprilia 1500 del 1949.



24° CONCORSO FOTOGRAFICO NAZIONALE MILLE MIGLIA 2012

DA QUALCHE ANNO, IL CLUB DELLA MILLE MIGLIA HA IL PIACERE DI COLLABORARE CON IL MUSEO NAZIONALE DELLA FOTOGRAFIA E IL CINEFOTOCUB PER IL CONCORSO FOTOGRAFICO DEDICATO ALLA MILLE MIGLIA.



Raramente, prima dell'avvento della data impressa sulla fotografia, si poteva conoscere esattamente, con orario al secondo, quando una fotografia fosse stata scattata.

Nella magnifica fotografia di Alberto Sorlini, sulla copertina dell'ultimo numero del notiziario del Museo della Fotografia, tutto è molto chiaro.

È il 28 aprile 1956, la mano del cronometrista indica che mancano tre secondi alla partenza della vettura 548, quella che partirà quindi alle ore cinque e quarantotto minuti.

Dietro gli occhialoni, che malamente lo ripareranno dalla pioggia che cadrà intensa, Eugenio Castellotti stringe il volante della sua Ferrari 290 S. Ancora non sa che la XXII Mille Miglia sarà la sua vittoria più importante e neppure che sarà l'ultima: a soli ventisei anni, il pilota lodigiano morirà nel marzo del 1957, provando una Ferrari.

Il concorso, al quale ogni anno partecipano centinaia di appassionati fotografi da tutta Italia, prese il via negli anni Ottanta.

A idearlo fu Alberto Sorlini, oggi Presidente del Museo della Fotografia; il bravo Sorlini, a novant'anni passati, continua a dirigere il museo con il piglio del giovanotto.

Dallo scorso anno, Sorlini è stato nominato socio onorario del Club della Mille Miglia, essendo stato il fotografo ufficiale della "corsa più bella del mondo" dal 1947 al 1957.

Tra i premi, oltre alle "Vittorie Alate" del Comune di Brescia, coppe e medaglie, ci sarà pure un orologio del nostro Club.

Tutti i soci del Club sono invitati a partecipare alla premiazioni del concorso, che si terranno sabato 30 giugno 2012 alle ore 18:00, presso il Salone Mostre e Conferenze del

Museo, in Contrada del Carmine 2/F (Piazzetta della Fotografia).

QUESTO IL REGOLAMENTO DEL CONCORSO:

» Ogni autore può partecipare con non più di 4 stampe, nei formati da 20x30 a 30x40 cm. - - Sul retro di ogni opera dovranno essere riportati i dati della scheda di partecipazione.

» La quota di partecipazione è di € 12,00 ridotta a € 10,00 per i possessori di tessera FIAF.

» Le opere, con la scheda debitamente compilata e relativa quota di partecipazione, dovranno pervenire entro e non oltre il 16 giugno 2012 a:
Museo Nazionale della Fotografia "Cav. A. Sorlini", Tel. 030 49137 - 25122 Brescia - Via S. Faustino, 11/D

Per scaricare la scheda e informazioni:
www.museobrescia.net

CALENDARIO

RIPRESA FOTO 17-20 MAGGIO 2012

CONSEGNA OPERE ENTRO..... 16 GIUGNO 2012

GIURIA E COM. RISULTATI 18-20 GIUGNO 2012

INAUGURAZIONE/PREMIAZIONE ... 30 GIUGNO 2012

CHIUSURA MOSTRA 5 AGOSTO 2012

RESTITUZIONE OPERE DAL 18 AGOSTO 2012

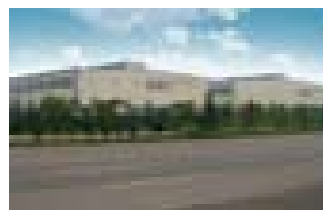


OMR AUTOMOTIVE: FACCIAMO IL GIRO DEL MONDO. OGNI GIORNO.



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

www.omrautomotive.it





di Daniele Bonetti

EZIO BRICARELLO

VIVERE... O FARE IL PILOTA?

Con la fine della Mille Miglia di velocità finì anche la sua carriera sportiva: dopo 6 anni di corse, risultati, gioie e delusioni e più di qualche sogno. Ezio Bricarello, socio fondatore del Club Mille Miglia, biellese purosangue, proprio su un sogno alimentato da buoni risultati stava costruendo la sua seconda parte di carriera. Poi l'incidente di Alfonso De Portago, oltre a portarsi via diverse vite umane, si trascinò via anche il sogno di Bricarello.

«Ho dovuto smettere per la mancanza dei fondi necessari per poter accedere alle categorie superiori - ricorda - :ad un certo punto nella vita bisogna fermarsi e scegliere se si vuole vivere o fare il pilota. Il rammarico è che ero arrivato ad essere un potenziale pilota ufficiale della Maserati per la Mille Miglia del 1958 che non fu mai disputata». Quell'edizione, con ogni probabilità, avrebbe rappresentato l'apice della carriera di Bricarello a prescindere dal risultato: coronare il sogno di divenire pilota ufficiale dopo aver calcato, sofferto, macinato e brindato in categorie minori e su strade minori, sarebbe stato il lieto fine ad una carriera da mettere con grande orgoglio nella storia dell'automobilismo italiano. Invece la storia, immolata sull'altare della sicurezza, svegliò Bricarello proprio sul più bello, quando il sogno stava per divenire una realtà fino a quel punto solo immaginata nei giorni più felici. Eppure Bricarello ha avuto

una carriera brillante che gli ha consentito di guidare tantissime macchine e di farsi notare in molte corse diverse, anche se la strada restava il denominatore comune a una attività in continuo fermento.

Uno dei successi più belli fu firmato nel 1951, quando si impose alla Ruota d'Oro di Cuneo, a pochi chilometri da casa: l'anno dopo per lui era già Mille Miglia, nell'anno in cui Stirling Moss frustava la Jaguar con i primi freni a disco, Bricarello agguantava un ottavo posto di classe al volante di una Fiat 500. Con la stessa macchina, nello stesso anno, fu primo di classe alla Coppa della Toscana e al giro dell'Umbria. Lasciata l'amatissima 500, salì l'anno dopo su una Fiat 103 TV: sesto di classe alla Mille Miglia, ancora una volta primo in Toscana e Umbria, strade che ormai conosceva come quelle di casa sua. Il 1954 fu l'anno con l'attività più intensa: partecipò a quasi venti corse. Alla Mille Miglia passò da Pescara clamorosamente al comando nella sua classe, prima di perdere posizioni nei chilometri successivi. La sua Fiat 103 TV lo tradì poco dopo ma gli permise successivamente la Massarosa-Lucca, la Este-Teolo e la Bolzano-Mendola, una delle più prestigiose corse in salita dell'epoca. In quell'anno, esordì anche alla Stella Alpina chiudendo al quarto posto di classe. L'anno successivo fu quello del passaggio da Fiat ad Alfa Romeo: Bricarello sceglie un'Alfa »





In queste due pagine:
1954 - 8ª Stella Alpina.



1952 - Coppa della Toscana, Ezio Bricarello
con Gualtiero Porta - Fiat 500 C - 1° di Classe.



1952 - Valli Biellesi,
Fiat 500 C - 1° di Classe.



Giulietta Sprint, domina la Trento-Bondone ma non brilla alla Mille Miglia dopo aver ben figurato fino alle porte di Roma. Un guasto gli impedisce di vincere il suo raggruppamento alla Stella Alpina che riesce lo stesso a chiudere all'ottavo posto di classe. Nel 1956, praticamente con la carriera agli sgoccioli, Bricarello si ritira alla Mille Miglia al volante della Moretti Coupè. Quell'anno lo vide anche impegnato nel campionato 750 Sport, sempre su una Moretti: a Monza, dove i più forti sapevano esaltarsi, firmò il giro più veloce in gara. Sembrava il timbro sul passaporto per divenire pilota ufficiale, poi il destino, apparsogli con le sembianze di De Portago, gli negò l'ingresso nell'olimpo dei migliori.

Oggi Bricarello, 83 anni, è il nonno di una campionessa di ginnastica ritmica che segue con passione: non manca di rinverdire i ricordi della sua carriera da consigliere dell'Acì di Biella e da vicepresidente dei Veterani dello Sport.

Dopo aver ricoperto, per più mandati, l'incarico di Consigliere, oggi Ezio Bricarello è uno dei proboviri del Club Mille Miglia. ||



1953 - Giro dell'Umbria, Ezio Bricarello con Marco Vannucci - 1° di Classe.



1952 - Mille Miglia, Ezio Bricarello con Gualtiero Porta sul Passo di Radicofani. Fiat 500 C. - 8° di categoria.

Nella foto grande:
Sul Passo della Futa.



In queste due immagini:

1953 - Mille Miglia,
Ezio Bricarello
con Silvio Morero.
1100 Turismo Normale
6° di Classe.



1954 - Terzo Trofeo Supercortemaggiore
Ezio Bricarello con Marco Vannucci - 1° assoluto.



1954 - 1° Giro Automobilistico d'Italia - Ezio Bricarello
con Marco Vannucci - Traguardo di tappa.



1954 - 1° Giro Automobilistico d'Italia - Ezio Bricarello con
Marco Vannucci - Partenza da Torino per Monza.



1954 - Mille Miglia,
Ezio Bricarello
con Marco Vannucci.
1100 Turismo Speciale,
1° di Classe a Pescara.



1954 - VI Coppa Toscana - Bricarello-Vannucci.
Foto sotto: 1955 - IX Trofeo Supercortemaggiore
Ezio Bricarello con il fratello Eraldo.





In queste due immagini in alto:

1955 - Mille Miglia,
Ezio Bricarello
con Marco Vannucci,
1300 Gran Turismo
Alfa Giulietta Sprint,
1° di Classe A.



In queste due immagini e nella pagina a fianco:

1956 - Stella Alpina,
Trento, 8° di Classe.





EZIO BRICARELLO



1956 - Mille Miglia
Moretti 750 Sport.





EZIO BRICARELLO



1956 - Prove di Campionato,
Ezio Bricarello
su Moretti Sport.



1956 - Biella-Pettinengo,
Ezio Bricarello con Mario
Poltronieri Abarth-Zagato 750.

In alto:

Fiat 600 di Serie con Mario
Poltronieri.



1957 - Trofeo Valle d'Aosta,





ALGIDA BELLEZZA

COPPA DELLE ALPI 2012

Tre giorni sotto zero: una corsa che ha divertito gli equipaggi, che ha registrato l'ennesimo acuto del solito Giuliano Canè insieme alla moglie Lucia Galliani a bordo di una Lancia Aprilia del 1938 e che ha consentito a tutti i concorrenti di divertirsi con 70 prove cronometrate disputate quasi completamente nella neve o sul ghiaccio, sul Tonale o sul Resia ma anche sul Bernina o nello splendido comprensorio di Val Müstair.

La Coppa delle Alpi 2012, seconda edizione della rievocazione voluta dall'ACI Brescia, ha portato al via 104 equipaggi con un'agguerrita presenza di Porsche, agevolate

dalla trazione posteriore e dalla distribuzione del peso a correre su strade ghiacciate o innevate. L'organizzazione dell'evento, che ha toccato tre nazioni in tre giorni, con i nostri soci Giampietro Belussi come Presidente e Valerio Marinelli Segretario Generale, ha coinvolto anche la società bresciana Alte Sfere, già titolare dell'organizzazione della Coppa delle Dolomiti.

La carovana, dopo aver sostenuto le verifiche a Darfo Boario nel pomeriggio del 9 febbraio, è partita per la prima tappa vera e propria la mattina seguente. Le vetture si sono lanciate in

una lunga scalata verso l'Aprica, quindi il San Bernardo prima di raggiungere Tirano, altra salita fino al Bernina per poi godere dell'affascinante atmosfera di St Moritz, 10 gradi al di sotto dello zero ma la maggior parte delle prove speciali già finite in archivio. Da lì, costeggiando il lago, le prove ghiacciate di Zernez prima dell'arrivo in quel gioiello che è Val Müstair, borgo considerato patrimonio dell'umanità dall'Unesco. Macchine a destinazione nel tardo pomeriggio, con la luce già scesa all'orizzonte e con il termometro di quasi 20 gradi sotto lo zero.

La Coppa delle Alpi ha fatto tappa nella magnifica Val Müstair.



Bonomi-Simonelli,
Alfa Romeo TZ



Bontempi-Pontioli,
Austin Healey 100.

1. Van de Velde-Van de Velde, Healey Silverstone.

2. De Alessandrini-Sessarego, Austin Healey 100.

3. Gussalli Beretta-Benetti, Porsche 911 2.7 RS Carrera.

4. Bettinsoli-Peli, Porsche 911.

5. Amenduni-Grisele-Vicari, Mercedes-Benz 220.

6. Facchinetti-Rota, Porsche 356.



Seconda tappa e gara nel vivo: da Val Müstair, dove alcune auto hanno dovuto fare i conti con l'addensamento della benzina dovuto al gelo, i concorrenti si sono ritrovati in Austria, poi hanno scalato il Resia e fatto i conti con i 25 gradi al di sotto dello zero prima di trovare tepore nella sosta pranzo a Solda. Quindi lo Stelvio e Bolzano, secondo arrivo di tappa con classifica più che mai incerta con Aiolfi davanti a Fontana e Canè.

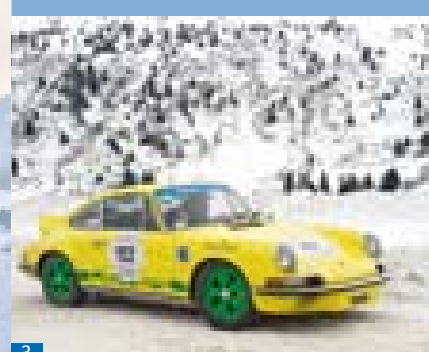
Ultima giornata di gara e grande rivoluzione in classifica, determinata anche dallo scarto della prova peggiore: dopo le prove nella neve del Tonale il successo è andato a Giuliano Canè davanti a Maurizio Aiolfi (Fiat Osca 1500 del '60) e Mario Fontana (Fiat 1100 TV del 1957). Attardati alcuni big: Pierluigi Fortin a chiuso al decimo posto, Giordano Mozzi addirittura diciottesimo ma felicissimo della gioia provata per tre giorni. *«Non ho mai disputato prove così divertenti - le sue parole -: quando ci si diverte così tanto su neve e ghiaccio la classifica conta anche meno del solito. Una gara bellissima».* II



1



2



3



4



5



6



Marinelli-Vergani,
Porsche 911 2.0S.

Colpani-Armenio,
Porsche 356.





I RISULTATI DELLA BRESCIA CORSE **RELAZIONE SPORTIVA** **ANNO 2011**

di **Donato Benetti**, Segretario della Scuderia

Nel corso della stagione agonistica 2011, la Scuderia Brescia Corse è stata rappresentata dai suoi equipaggi in ben 25 gare, aggiudicandosi 7 vittorie assolute e 12 podi. Nella velocità, il nostro Giorgio Taglietti si è aggiudicato tre vittorie di classe e due secondi posti, mentre Bruno Ferrari ha vinto il Circuito del Mugello e bissato il secondo posto a Misano, ottenendo infine un ottimo 3° a Digione, con il quale ha scacciato i fantasmi dopo il brutto incidente occorsogli all'autodromo di Franciacorta con la sua March di F1.

Ma la parte della "leonessa", come da tradizione sul nostro scudetto, l'ha fatta la nostra Patty Sbardolini che, con la sua caparbia e pura passione, ha corso ben dodici gare di velocità nella stagione, mettendo in fila numerosi maschietti.

Nella regolarità, il nostro "straniero" Mauro Giansante, anch'esso reduce da un incidente che l'ha costretto all'immobilità per molto tempo, è riuscito a infilare due vittorie ("Coppa Borzacchini" e "Dalla Maiella al Mare") e due secondi posti ("Coppa Marchese del Grillo" e "Targa Capitanata"). Un prestigiosissimo 2°

assoluto alla Mille Miglia, quasi una vittoria dato gli scarti minimi, è andato ancora a Bruno Ferrari, che si riconferma la nostra punta di diamante nella "corsa più bella del mondo". Un plauso a Flaminio Valseriati, l'"Avvocato Volante", 2° al "Franciacorta Historic" e 3° al "Gran Premio del Drago". Valerio "Cefalo" Bocelli non molla mai ed è stato 2° al "Circuito delle Terre Verdiane" e 3° alla "Coppa del Gutturio".

Come consueto, la classifica finale è stata composta secondo il nostro regolamento interno, che vuole premiare le partecipazioni alle gare dando la possibilità a tutti di essere premiati, non solo per la prestazione assoluta ma anche per la buona volontà.

Archiviata la stagione 2011, siamo pronti per il 2012, nel corso del quale ci prepariamo ad affrontare i numerosi impegni agonistici per tenere alto l'onore della nostra prestigiosa Scuderia Brescia Corse, da tutti invidiata per il glorioso passato sportivo che essa rappresenta e per il clima di amicizia e sportività che cerchiamo di diffondere nel rispetto della tradizione. ||

Questi i vincitori assoluti:

1° Assoluto Regolarità: Mauro Giansante

1° Assoluto Velocità: Patrizia Sbardolini

1° assoluto (velocità più regolarità): Bruno Ferrari

Maggior numero di partecipazioni: Eugenio Piccinelli



L'Assemblea della Scuderia si è svolta alla Tenuta Lo Sparviere di Monticelli Brusati.



Mauro Giansante

Da sinistra: Eugenio Piccinelli, Ugo Gussalli Beretta, Patrizia Sbardolini e Bruno Ferrari.

CLASSIFICA REGOLARITÀ SCUDERIA BRESCIA CORSE 2011

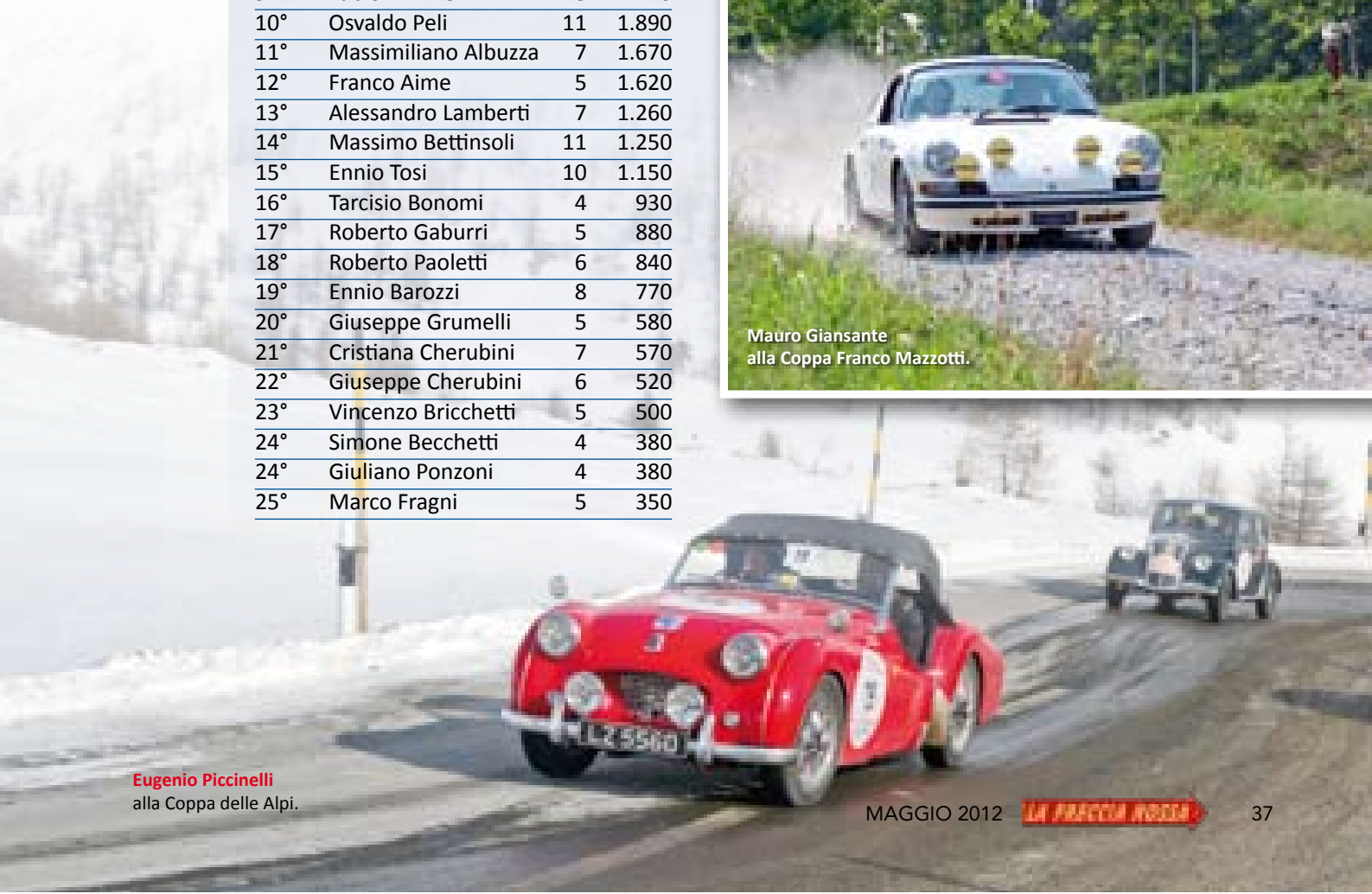
Pos.	NOME	GARE	Punti
1°	Mauro Giansante	11	4.770
2°	Bruno Ferrari	15	4.600
3°	Valerio Bocelli	12	3.300
4°	Claudio Seddio	15	2.880
5°	Enrico Scio	16	2.870
6°	Flamino Valseriati	5	2.500
7°	Eugenio Piccinelli	17	2.410
8°	Maurizio Colpani	10	2.190
9°	Fabio Rizzinelli	8	2.110
10°	Osvaldo Peli	11	1.890
11°	Massimiliano Albuzza	7	1.670
12°	Franco Aime	5	1.620
13°	Alessandro Lamberti	7	1.260
14°	Massimo Bettinsoli	11	1.250
15°	Ennio Tosi	10	1.150
16°	Tarcisio Bonomi	4	930
17°	Roberto Gaburri	5	880
18°	Roberto Paoletti	6	840
19°	Ennio Barozzi	8	770
20°	Giuseppe Grumelli	5	580
21°	Cristiana Cherubini	7	570
22°	Giuseppe Cherubini	6	520
23°	Vincenzo Bricchetti	5	500
24°	Simone Becchetti	4	380
24°	Giuliano Ponzoni	4	380
25°	Marco Fragni	5	350

CLASSIFICA VELOCITÀ SCUDERIA BRESCIA CORSE 2011

Pos.	NOME	GARE	Punti
1°	Patrizia Sbardolini	12	6.040
2°	Bruno Ferrari	9	4.600
3°	Giorgio Taglietti	6	3.260



Mauro Giansante
alla Coppa Franco Mazzotti.



Eugenio Piccinelli
alla Coppa delle Alpi.

A lato:
Bruno e Carlo Ferrari
 al Gran Premio Nuvolari.

Sotto:
Patrizia Sbardolini
 sui cordoli.

In basso:
Giorgio Taglietti
 british style.



VITTORIE E PODI STAGIONE 2011

VELOCITÀ

GIORGIO TAGLIETTI

- 1° di Classe BOLOGNA-S.LUCA (Cronoscalata)
- 1° di Classe BOLOGNA-RATICOSA (Cronoscalata)
- 1° di Classe S.GIORGIO-GIOGO (Cronoscalata)
- 2° di Classe CAMUCIA-CORTONA (Cronoscalata)
- 2° di Classe CESANA-SESTRIERE (Cronoscalata)

BRUNO FERRARI

- 1° Circuito del Mugello (Velocità in circuito)
- 2° Misano (Velocità in circuito)
- 3° Digione (Velocità in circuito)

REGOLARITÀ

MAURO GIANANTE

- 1° Dalla Maiella al mare
- 1° Coppa Borzacchini
- 2° Coppa Marchese del Grillo
- 2° Targa Capitanata

FLAMINIO VALSERIATI

- 2° Franciacorta Historic
- 3° Gran Premio del Drago

VALERIO BOCELLI

- 2° Circuito delle Terre Verdiane
- 3° Coppa del Gutturio

BRUNO FERRARI

- 2° Mille Miglia

FABIO RIZZINELLI

- 1° Gara Sociale Brescia Corse

L'ASSEMBLEA DELLA SCUDERIA

Lo scorso 29 Febbraio, presso il Museo della Mille Miglia si è tenuta l'assemblea Ordinaria dei Soci della Scuderia Brescia Corse, che ha approvato il bilancio del 2012.

Nel corso dell'assemblea, sono stati presentati i tre nuovi soci, che sono: Carlo Aime, Donatella Bresciani e Piergiorgio Pasini. I soci, su proposta del Presidente Ugo Gussalli Beretta, hanno osservato un minuto di silenzio in memoria di Sandro Uberti, recentemente scomparso.

Uberti fu uno dei migliori piloti della Scuderia, sin dalle origini, ottenendo diciotto vittorie di categoria e contribuendo alla conquista di vari campionati italiani.

Di seguito, il Presidente ha annunciato il rinnovo del sito internet con nuovi contenuti e forma, illustrato dall'inca ricato del sito.

È poi stato invitato ad intervenire il socio Osvaldo Peli, che si occuperà di ravvivare con il suo entusiasmo la partecipazione alle gare da parte dei soci, coinvolgendo giovani che abbiano voglia di impegnarsi come navigatori. Peli, con la supervisione del Direttore Sportivo Valerio Bocelli, dovrà coordinare allenamenti per i soci che vogliono impegnarsi nelle varie competizioni. Sarà steso un programma di massima delle manifestazioni a cui la Scuderia intende partecipare, degli allenamenti e eventuali corsi per piloti e navigatori. ||



Ricordo di un campione della Brescia Corse
Sandro Uberti su Alfa Romeo GT



CARTOLINA DA ESSEN

Claudio Seddio, socio sia di Brescia Corse, sia del Club Mille Miglia, ci ha spedito da Essen la foto dell'Abarth Osella con la quale corsero campioni come Facetti e Pam. Ve la proponiamo anche in una foto dell'epoca.





CLUB MILLE MIGLIA E SCUDERIA BRESCIA CORSE

CAMPIONATO SOCIALE UNICO

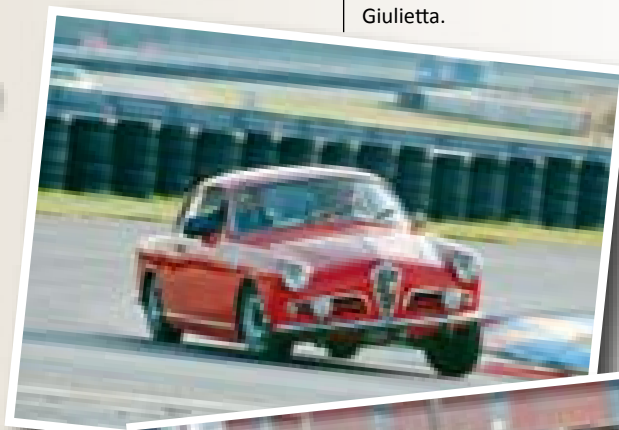
Lo scorso 22 ottobre, il Club della Mille Miglia e la Scuderia Brescia Corse hanno deciso di riunire le forze per disputare i rispettivi campionati sociali, noleggiando congiuntamente l'Autodromo di Franciacorta.

Pur stilando due classifiche distinte, la gara è stata unica: tenuto conto che molti partecipanti sono soci di entrambi i sodalizi, si è deciso di non cumulare i premi.

Così, il primo classificato, Enrico Scio, navigato dal fratello Fabio, si è laureato Campione Sociale del Club della Mille Miglia, mentre Fabio Rizzinelli, con Anna Turina, è risultato Campione Sociale della Scuderia Brescia Corse.

Per motivi di spazio, pubblicheremo un ampio resoconto fotografico sul prossimo numero della Freccia Rossa. **II**

Fabio Rizzinelli, campione sociale al volante dell'Alfa Romeo Giulietta.



Enrico Scio, campione Sociale del Club Mille Miglia con la sua Healey Silverstone.

Pos.	Equipaggio	Auto	Anno	Socio	Penalità
1	Scio Enrico - Scio Fabio	Healey Silverstone	1950	Brescia Corse Club MM	102
2	Rizzinelli Fabio - Turina Anna	Alfa Romeo Giulietta Sprint	1955	Brescia Corse Club MM	137
3	Tosi Ennio - Bocelli Valerio	Porsche 356 Cabrio	1964	Brescia Corse -	157
4	Colpani Maurizio	Porsche 2.5 ST	1972	Brescia Corse Club MM	211
5	Valseriati Flaminio - Sabbadini Paolo	Ferrari 308 GB	1980	Brescia Corse -	241
6	Cibaldi Michele - Costa Andrea	Gilco 1100 Sport	1948	- ospite	258
7	Seddio Claudio - Girelli Antonio	Ferrari 308 GTB	1978	Brescia Corse Club MM	385
8	Peli Osvaldo - Donà Nicola	Porsche 911 L	1971	Brescia Corse -	393
9	Ponzoni Giuliano - Becchetti Simone	Fiat 1100 TV	1955	Brescia Corse -	461
10	Boni Franca - Barzizza Monica	Porsche Speedster	1955	Brescia Corse Club MM	467



Ugo Gussalli Beretta e **Donato Benetti**, Presidente e Segretario della Scuderia Brescia Corse (e soci del Club Mille Miglia) in pista all'Autodromo di Franciacorta sulla Porsche 911 2.7 RS Carrera.



Un rosso bolide in pista
Valerio Marinelli e Pierdante Armenio,
su Fiat 500, all'Autodromo di
Franciacorta.



IN UNA TERRA MAGNIFICA

RAID DELL'ETNA 2012

Una passeggiata nelle perle della Sicilia a bordo delle auto storiche (purché costruite prima del 1970) per scoprire panorami incastrati tra tre mari e provare, perché no, l'emozione di una corsa di regolarità caratterizzata da poco più di cinquanta prove cronometrate spalmate nell'arco di sei giorni di gara: anche quest'anno il Raid dell'Etna si

propone come uno degli appuntamenti più importanti per il motorismo storico italiano, un misto

accattivante tra il turismo di alto livello e la manifestazione sportiva.

L'edizione 2012, organizzata come sempre dal socio del Club Mille Miglia Giovanni Spina, porterà al via tante auto importanti in grado di poter risvegliare antiche emozioni e affascinare anche coloro che non sono abituati ad ammirare auto così diverse da quelle odierne. Da Palermo a Catania, passando per le pendici dell'Etna e Porto Rosa, dal 23 al 29 settembre saranno senza dubbio tantissimi gli equipaggi che da ogni parte d'Italia, con qualcuno proveniente anche da oltre



La Bugatti T51 Grand Prix di Wetiz-Collà nella Valle dei Templi.

oceano, vorranno divertirsi in Sicilia. L'organizzazione, da tradizione «vicina» al Club Mille Miglia, ha voluto «premiare» l'appartenenza dei soci ad un Club storico per l'automobilismo sportivo applicando uno sconto speciale dell'8% sulla quota di iscrizione. Per ottenere maggiori informazioni e scoprire il programma dettagliato della manifestazione, è sufficiente visitare il sito internet www.raidetna.it ||



La BMW 328 Wendler del 1938 (esemplare unico) dei tedeschi Omlor-Marchese.



La 124 Abarth di Antonella Gamberini sulla lava dell'Etna.



Federica Varotto impegnata tra i birilli con una mastodontica Chrysler.



La Ermini 1100 Sport di Squarcia-Sabatini.

Sotto:
La Maserati 200 SI di Lotti-Caporali.





LA DOTT.SSA ELEONORA VAIRANO **NUOVA DIRETTRICE ACI BRESCIA**

CAMBIO AL VERTICE PER L'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA: LA CARICA DI DIRETTORE DELL'ENTE È STATA ASSUNTA DALLA DOTT.SSA ELEONORA VAIRANO CHE, A PARTIRE DAL 1 MAGGIO 2012, SOSTITUISCE IL DOTT. ANGELO CENTOLA.

La dott.ssa Eleonora Vairano è stata presentata ieri al Consiglio direttivo dell'ACI Brescia dal presidente Aldo Bonomi, che ha tenuto a sottolineare le origini bresciane del nuovo direttore: «Questa scelta completa l'intenzione di riportare in mani bresciane il nostro Automobile Club e la sua gloriosa tradizione predisponendo al meglio tutto lo staff dell'Ente, insieme al Consiglio, per l'impegnativo compito di organizzazione della Mille Miglia 2013». A sua volta, la dott.ssa Vairano ha dichiarato: «Pur avendo ricoperto incarichi in ACI lavorando in diverse regioni italiane, ho sempre mantenuto la residenza a

Brescia dove vive la mia famiglia, rimanendo quindi legata alle vicende di questa che è la mia città. Appassionata d'auto e di corse, ho sempre tenuto appese nei miei uffici le locandine delle diverse edizioni delle Mille Miglia. Sono orgogliosa che il Presidente Bonomi mi abbia chiamato a far parte di questo Automobile Club così pieno di storia e di vitalità». Eleonora Vairano è nata a Brescia e si è laureata in giurisprudenza all'Università Cattolica di Milano.

Dopo una breve esperienza nello studio del padre avvocato, ha scelto di partecipare ad un concorso dell'Automobile Club Italia entrando alla sede di Brescia nel 1986. Da qui, dopo alcuni anni di esperienza svolti presso diversi uffici in Italia come formatore aziendale, ha iniziato la carriera direttiva nel 1994, con l'incarico a Biella presso l'Ufficio Provinciale ACI di nuova attivazione.

Sono seguite le direzioni dell'Automobile Club Ivrea e dell'Automobile Club Novara. Alla Dott.ssa Vairano, che per qualche tempo dovrà dividersi tra Brescia e Novara, vanno le felicitazioni del Club Mille Miglia per il nuovo prestigioso quanto oneroso incarico: dai tempi di Renzo Castagneto, il prossimo anno, sarà il primo direttore di un Automobile Club che gestirà la Mille Miglia. ■■



Il Presidente Aldo Bonomi accoglie a Brescia la dott.ssa Eleonora Vairano.

TEMPO NOTTE



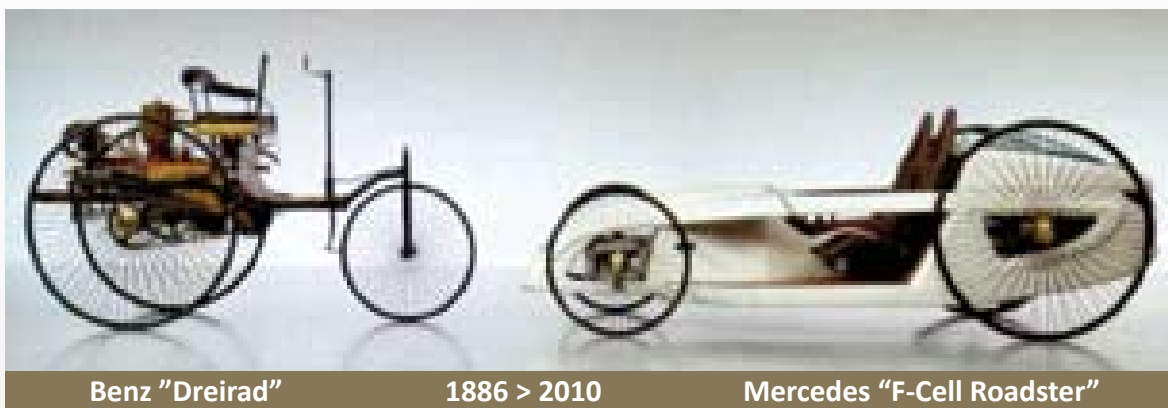
www.novamobili.it
novamobili@novamobili.it

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 



L'AUTOMOBILE: SOSTENIBILITÀ DI UN SOGNO



Continua la pubblicazione della "Enciclopedia interrogativa su 125 anni di evoluzione", ad opera del nostro socio belga Dominique Cruyt: alla fine, chi avrà conservato tutti i numeri potrà ritagliare le pagine e far rilegare l'opera completa.

Il buon Dominique, grande conoscitore e collezionista di auto d'epoca, è spesso nel nostro Paese per partecipare a varie manifestazioni, sempre con auto diverse. Per esempio, alla Coppa Franco Mazzotti di del 2011 ha preso parte con una Lancia Augusta del 1934, mentre quest'anno parteciperà con una Riley. Su questo numero, continua la sua storia dell'automobile.

Come sempre, ricordiamo che l'opera è tradotta dal francese con la consulenza dello stesso Dominique, che parla un ottimo italiano. In alcuni casi, certe sfumature potrebbero apparire poco usuali nella nostra lingua; tuttavia, questa ci è parsa la miglior scelta per meglio preservare il senso originale di alcune frasi.



Dominique Cruyt con la sua Riley .



B-1/ Tecnica: 1890-95 l'automobile in confronto al cavallo

Prima del 1895 l'automobile non poteva rivaleggiare con il cavallo, né con la bicicletta così come testimoniano nel 1891 alcuni articoli sulla corsa ciclistica Parigi-Brest-Parigi organizzata da 'Le Petit Journal', giornale con la più elevata tiratura di tutta la Francia. Il vincitore Charles Terront coprì i 1200 km, senza mai dormire, in 71 ore e 18 minuti (ad una media di 17 km orari) con 8 ore di anticipo sul secondo.

Ma la stampa s'interessò anche all'incredibile prestazione di una **Peugeot** che riuscì nell'impresa di non farsi distanziare dal gruppo delle biciclette, ove la più leggera superava i 20Kg!

Finché le prestazioni non furono sensibilmente migliorate, il *sogno* dell'automobile rimase un giocattolo irrazionale il cui costo importava poco. In confronto al cavallo l'auto non era superiore né in velocità né in autonomia (raggio d'azione, affidabilità, rifornimento di carburante, fermate frequenti per la manutenzione: accensione, carburazione, lubrificazione, ecc.), né nelle infrastrutture (strade danneggiate, stazioni di posta e maniscalchi...).

In quel periodo il cavallo non aveva quindi molto da temere perché:

- » le strade non erano state ancora adattate all'uso dell'automobile;
- » il cavallo rimaneva la sola vera risposta ai bisogni commerciali;
- » per le lunghe distanze si prendeva il treno e per le distanze inferiori a 20Km, l'abbandono del cavallo non era neppure preso in considerazione dai futurologi della 'Belle Epoque';
- » i retrogradi temevano velocità vicina ai 30Km orari (=cavallo al galoppo): "Pensate, 8 metri al secondo!!!". Anche il grande Carl **Benz** raccomandava

per le sue vetture un'andatura fissa* di 12 Km orari, cioè l'equivalente di un cavallo al trotto. Se i suoi modelli osavano di più era, nel suo spirito, soltanto per permettere un sorpasso veloce e sicuro, visto il pericolo generato dagli scarti dei cavalli e dalla polvere accecante.

(*prima dell'invenzione dell'acceleratore, il motore girava a regime costante e la variazione di velocità dipendeva unicamente dal rapporto di trasmissione selezionato, da cui il nome di 'cambio di velocità').

Rarissimi erano dunque coloro che nel XIX° secolo utilizzavano una vettura per le loro necessità quotidiane. Occorrerà l'aiuto dello Spirito Santo per trovare un'eccezione a partire dal 1891. Si tratta dell'abate Gavois, curato di campagna vicino ad Amiens (Francia), che comprò la seconda **Panhard & Levassor** e la utilizzò per più di venti anni.

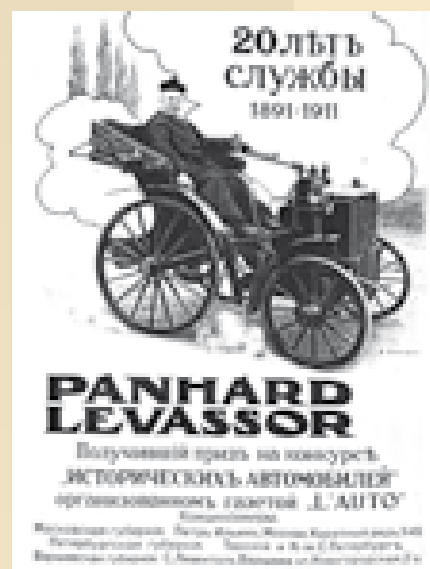
Nel mondo intero, i fedeli incontravano il loro curato a piedi, in bicicletta e talvolta anche a cavallo, ma mai dietro al 'timone'* (*in francese 'queue de vache' era il nome dato al timone che poi il volante rimpiazzerà agli inizi del 1900). Per **Panhard & Levassor** era come un regalo dal cielo e la marca la più anziana francese sfruttò 'urbi et orbi' questa 'divina' testimonianza di affidabilità e di parsimonia parrocchiale.



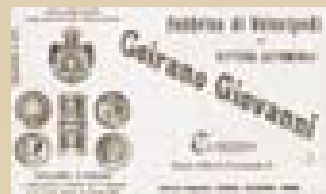
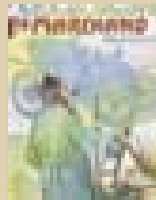
*Michelin aveva immaginato il pneumatico smontabile che sperimentò sulle biciclette prima che sull'automobile: questa bicicletta **Humber** di Terront ne era equipaggiata.*



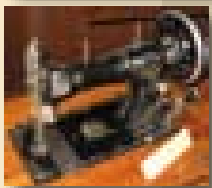
*Prodotta dal 1894 al 1902 in 1.200 esemplari, la 'Velo' **Benz** fu la prima automobile costruita 'in serie'. Raggiungendo la velocità di 20 km orari, a seconda delle potenze da 1,5 a 3,5 cavalli, (cioè meno di una tosaerba dei giorni nostri) la 'Velo' fu ugualmente assemblata e venduta in Francia sotto il nome del suo licenziatario **Roger**, nome che sembrava meno germanico dopo il doloroso ricordo della sconfitta militare francese del 1870-71 contro i Prussiani.*



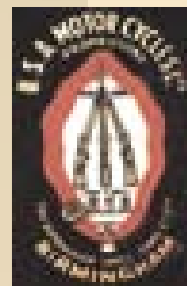
Publicità che fotografa l'abate Gavois per un'esposizione di automobili a San Pietroburgo. Il lettore attento noterà che la data è antecedente alla rivoluzione di ottobre del 1917!!!



Spesso gli industriali si occupavano allo stesso tempo di diversi settori:
Peugeot: crinolines, grand-bi, macchine da cucire, macina caffè e macina pepe, utensili....
 (museo Peugeot Sochaux – Francia). **FN:** biciclette e armi da guerra.



B-2/ Tecnica: 1896-1907 automobili e veicoli commerciali in confronto al cavallo



Alle soglie del 1900, in meno di 5 anni, l'oligopolio guidato da **Benz** era andato in frantumi e aveva generato una miriade di produttori che superavano ampiamente il migliaio, soprattutto in Francia. Questo tipo di industria non nasceva dal nulla ma proveniva dalla riconversione di tutto quello che il XIX° secolo contava fra produttori di armi di precisione (Hotchkiss, Cadillac, Frazer Nash, BSA-British Small Arms, Royal Enfield, Martini, Ansaldo, Skoda, Nagant, FN...), di biciclette (Peugeot, Clément-Bayard, Chenard e Walcker, Hurtu, Rochet-Schneider, Sizaire e Naudin, FN, Minerva, Ceirano, Bianchi, Marchand, Humber, Morris, Riley, Rover, Singer, Sunbeam, Durya, Peerless, Pierce Arrow, Adler, Opel, NSU...), di macchine tessili e attrezzature meccaniche (Peugeot, Panhard & Levassor,

Dietrich Germain, Metallurgique, Mors, Nesseldorf-Tatra...), e ovviamente di carrozze (D'Ieteren, Diatto, Züst, Spyker, Lohner e i cinque fratelli Studebaker nati da una famiglia di immigrati tedeschi gli Staudenbecker).

Inoltre ognuno aveva iniziato a sviluppare il proprio motore e, grazie a questa emulazione, soluzioni tecniche sempre più innovatrici (v. capitolo 2 pagina 23), che hanno assicurato la durata del motore a scoppio. Nell'euforia industriale dell'epoca, alcuni erano al tempo stesso convinti che le performance comparative dell'automobile avrebbero finito per escludere tutte le altre forme di locomozione e non solamente il cavallo.

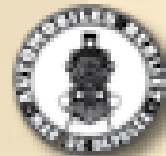
In effetti la supremazia funzionale del cavallo divenne sempre meno evidente, anche se grazie all'inerzia delle abitudini o all'esitazione di investire in partenza su un materiale più costoso, il cavallo da tiro rimase in servizio fin dopo la seconda guerra mondiale, sia per distanze urbane molto brevi con fermate ripetitive (carbone, bevande), sia occasionalmente per servizi più prestigiosi.

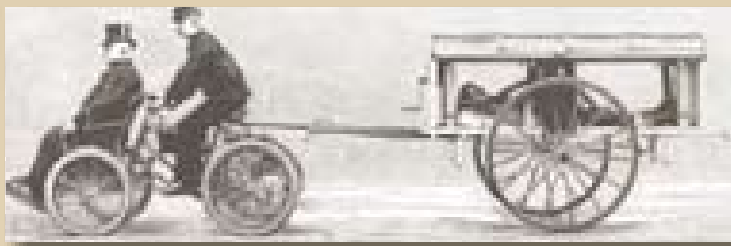


Performance comparative: l'automobile, sempre meglio e più in alto!!!



Nel 1905 con estrema fierezza questo cavallo traina una **Mors** da competizione verso la linea di partenza. Trent'anni più tardi, sempre consapevoli dei loro privilegi, due cavalli da tiro conducono questa **Rolls Royce Phantom** al Salone dell'Automobile del Grand Palais: una vettura di prestigio portata da un modesto traino a Parigi all'epoca del Fronte Popolare può far pensare che i ricchi siano in 'panne'.



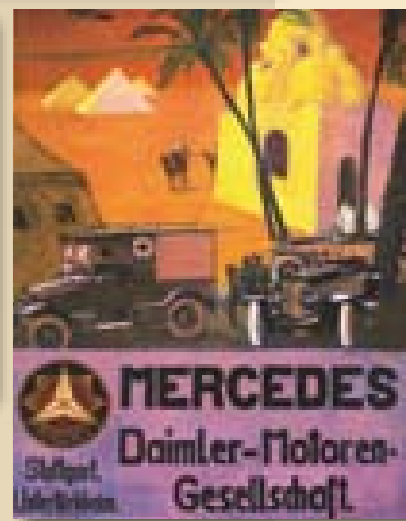


INSERTO

Malgrado qualche balbettamento iniziale, i nuovi mercati di 'nicchia' stimolavano la creatività della nuova industria...

I BALBETTAMENTI DELL'AMBULANZA MOTORIZZATA

In confronto a due barellieri a passo di corsa, o ad un'ambulanza-lettiga trainata da un cavallo o da due biciclette (v. foto), l'ambulanza quadriciclo motorizzata era già un vero progresso. Ma il progresso non si arresta mai e l'automobile stava offrendo nuove opportunità. In pochi anni ovunque in Europa la sistemazione dei servizi di 'pronto soccorso' fu salutare grazie alla celerità meccanizzata dei loro interventi.



Tra questo antenato del 'quad' che traina un rimorchio-ambulanza del 1899 (foto in alto a ds) e l'ambulanza Mercedes alla vigilia della prima guerra mondiale, c'è un decennio di balbettamenti e progresso: i traumi del ferito certamente avrebbero presto apprezzato la comodità degli pneumatici prima riservati al solo medico in gibus (capello a cilindro) e al suo autista!

I CAMION ERANO PIÙ PERFORMANTI DI UN TIRO DI CAVALLI?

La prima camionetta di consegna Peugeot, equipaggiata con un motore Daimler, è datata 1895 e fu costruita in cinque esemplari.

Nel 1896 tre dei quattro pionieri, Daimler, Panhard & Levassor e Peugeot, lanciavano simultaneamente i loro camion, stabilendo subito una credibilità tecnica nel campo del veicolo commerciale.

Per Gottlieb Daimler questo era normale: non aveva smesso di sognare il 'motore universale' (cap. 1° pag.9), e ad ogni nuova applicazione lo metteva in umore lirico... In un ode bucolica,

da lui composta e recitata agli operai di Cannstatt in occasione della festa popolare (Volksfest), il camion Daimler si vide promosso al rango di 'buona bestia' (=Gutes Thier). Ma il compiacimento si fermava qui, perché più in là ne enumerava poeticamente tutti i difetti animali dalla golosità, alla disobbedienza, passando per le affezioni alla gola (=Maul) o agli zoccoli (=Klauenfeuch).

Grazie alla sua utilità pratica e a i suoi vantaggi rispetto al cavallo, il mercato del camion interessò presto nuovi arrivati come Marius Berliet (Francia) al quale consacreremo un confronto economico e numerato 'camion-cavallo' (v. pag.54).



Questa camionetta Peugeot meriterebbe oggi il suo posto al Museo del Louvre, piuttosto che nel garage dei 'Grandi Magazzini', con lo stesso nome.

Primo camion Daimler 5 tonnellate equipaggiato con un bicilindrico Phoenix.

Sür die Landwirtschaft:

„Daimler“ ist ein gutes Thier.

Es trägt ein Pferd, ein Ochse, ein Schwein, ein Lamm, ein Kalb, ein Ziegenbock, ein Schaf, ein Hund, ein Ferkel, ein Gänse, ein Enten, ein Huhn, ein Truthuhn, ein Kanarienvogel, ein Finken, ein Amsel, ein Raben, ein Uhu, ein Fledermaus, ein Igel, ein Maulwurf, ein Biene, ein Wespe, ein Hummel, ein Ameise, ein Käfer, ein Heuschrecke, ein Kröte, ein Frosch, ein Molch, ein Salamander, ein Fisch, ein Störche, ein Kranke, ein Reiher, ein Wader, ein Lark, ein Heide, ein Fasan, ein Gans, ein Ente, ein Hahn, ein Hühner, ein Schwein, ein Lamm, ein Kalb, ein Ziegenbock, ein Schaf, ein Hund, ein Ferkel, ein Gänse, ein Enten, ein Huhn, ein Truthuhn, ein Kanarienvogel, ein Finken, ein Amsel, ein Raben, ein Uhu, ein Fledermaus, ein Igel, ein Maulwurf, ein Biene, ein Wespe, ein Hummel, ein Ameise, ein Käfer, ein Heuschrecke, ein Kröte, ein Frosch, ein Molch, ein Salamander, ein Fisch, ein Störche, ein Kranke, ein Reiher, ein Wader, ein Lark, ein Heide, ein Fasan, ein Gans, ein Ente, ein Hahn, ein Hühner.

Cannstatt
im Jahre 1895.

Daimler-Motoren-Gesellschaft



L'AUTOBUS PIÙ SICURO DELLA DILIGENZA A CAVALLI?

L'opinione pubblica, l'abbiamo visto, temeva i cavalli e invitava le amministrazioni delle grandi città a cercare altre soluzioni. Il trasporto dei viaggiatori rappresentava per i costruttori una sfida industriale più redditizia di quella delle merci, dal momento che essi potevano, non solo costruire il veicolo, ma anche creare e sfruttare le linee del trasporto pubblico. Non è dunque un caso che avessero sperimentato precedentemente tutte le forme di energia sugli omnibus: vapore, elettricità e la stessa aria compressa... restava quindi solo la benzina.



Nella foto sopra il primo autobus **Daimler** del 1899 esportato in Inghilterra. Vi si aggiunge un imperiale e a partire dal 1907 più di 600 'double decker' (autobus a due piani) **Milnes-Daimler** imposero la loro sagoma nel paesaggio londinese.

Daimler, fedele alla sua ossessione di un motore 'universale', aveva ripreso la stessa ricetta della sua prima automobile: partire da una carrozza a cavalli (v. cap. I° pag. 8). Nel 1888 trasformerà un tram trainato da cavalli in un tram motorizzato. Questo fu messo immediatamente in servizio sulla linea Stoccarda-Cannstadt, prima che qualcuno pensasse a cancellare l'iscrizione 'Pferdeeisenbahn' (=ferrovia a cavalli).



1897: omnibus a vapore **De Dion Bouton**



A sinistra il primo tram **Daimler** del 1888, il cui motore aveva rimpiazzato il cavallo e che portava gli operai alla fabbrica di Cannstadt. Sopra una carrozza del 1895 di **Benz**, motorizzata omnibus a 8 posti, antenata degli autobus

Infine nel 1899, un anno prima della sua morte, Gottlieb **Daimler** presentava un vero omnibus 8cv bicilindrico che fu importato in Inghilterra da Georges **Milnes**. Il pioniere non lavorava quindi unicamente con la **Daimler-England**, autonoma dalla sua creazione, ma anche con la società **Milnes-Daimler** più specializzata in automezzi pesanti.

La società fu un successo ma dovette essere sciolta nel 1914, dal momento che la guerra aveva separato i due campi.





In questo periodo a Parigi, due anni prima del metrò sopraelevato di Berlino, i grandi boulevard venivano sventrati per la prima linea del metrò che andava da Porte Maillot a Vincennes. Viaggiando all'impressionante velocità, per l'epoca, di 30 Km orari, questa linea fu inaugurata il 19 luglio 1900 per permettere al pubblico di assistere alle prove dei Giochi Olimpici nel parco di Vincennes. Considerata la pressione



Pirelli fece lo stesso sviluppandosi in Libia con la compiacenza servile di questo cammello che, come il cavallo in Europa, non si rendeva ancora conto che poteva perdere il suo lavoro.

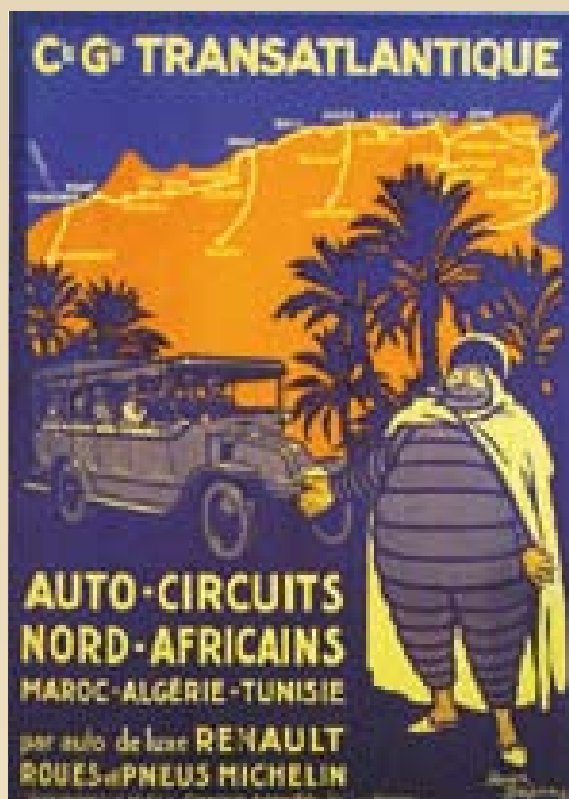
demografica e i bisogni legati al trasporto urbano, furono costruite, prima della guerra del '14-'18, 11 linee sotterranee che correvano per 92Km. I parigini erano viziati perché oltre a 102 bateaux-mouches che costantemente risalivano la Senna, i più claustrofobici che rifiutavano il metrò, beneficeranno anche del rinnovamento dei trasporti in superficie, con l'eliminazione di tutti i tram e gli omnibus a trazione animale.

Per la sua prima linea, l'omnibus a benzina, non scelse la strada più facile e questo fu un vero colpo da maestro: sul tragitto da St. Germain-des-Prés a Montmartre, dimostrò la sua superiorità sul cavallo riducendo di



Imitando il metodo di recupero 'alla Daimler', la società Brillé Schneider priverà i rimorchi da traino delle loro carrozzerie (immagine a sinistra) e le riciclerà adattandole agli chassis delle auto (immagine a destra).

L'autobus Brillé a benzina si diffuse rapidamente sulla rete stradale parigina ma, contrariamente a Londra, abbandonerà velocemente il suo imperiale.



1/3 la durata del tragitto sulle pendenze della celebre collina degli artisti. (*velocità di un tiro di cavalli: 9Km orari su terreno pianeggiante, 2Km orari in salita) Visti i progressi in affidabilità ed autonomia, l'autobus era uscito dalle città per offrire nuove opportunità al turismo, che fosse in Europa o in Africa. **Renault** e **Citroën** in partnership con **Michelin** aprirono delle linee sulle piste nord-africane, progetto inimmaginabile senza lo sviluppo del pneumatico.



INSERTO



Per questa impresa in 10 ore da Martigny fino al colle, cioè 48 Km e 2000 metri di dislivello, i monaci del Gran San Bernardo non hanno avuto bisogno di soccorrere questi passeggeri temerari. Quanto al cane in posa per la foto, resterà nella valle... non è un San Bernardo!

In Europa questi progressi permisero di affrontare itinerari più accidentati. La società svizzera **Saurer**, che aveva costruito il suo primo camion nel 1898, si farà una fama con l'autocarro postale giallo, riconoscibile da lontano per il suo avvisatore a tonalità multipla e il suo passo stretto e concepito per le strade sinuose di montagna. Questo autocarro ha permesso l'accesso alle valli più remote senza alternativa di trasporto, se non tramite muli o bovini.

Sempre in Svizzera non poteva passare sotto silenzio l'ardita ascesa del colle del Gran San Bernardo (2469 metri) alla frontiera

della Val d'Aosta nel 1905. Per rispettare la legge del Vallese, su questo sentiero ripido e ciottoloso impregnato di storia fin dai tempi di Carlo Magno, il bicilindrico **Dufour** da 16cv fu, per tutto il percorso, preceduto mai trainato, da un cavallo.

FIACRE O TAXI?

I fiacre (o taxi a cavalli) e le attività legate al noleggio finirono per confrontarsi con la crisi. Infatti la conversione in cavallo-vapore, cavallo-elettrico o cavallo-benzina esigea in partenza dei forti investimenti, che finirono per condannare numerose piccole aziende a Parigi. Dopo l'invenzione del 'taxa-metro' (ταχος=velocità) da parte di Kratz-Boussac nel 1909, apparecchio che calcola il prezzo in funzione della lunghezza e del tempo, la parola 'taxi' entrò nel linguaggio universale.

Anche a Londra il primo taxi a benzina fu una vettura francese, la **Prunel** nel 1903, ma è il taxi **Renault** che stava per imporsi ovunque, sia a Parigi dal 1903, che a Londra nel 1906, ma anche a Berlino. Questo modello **Renault**, tipo AG equipaggiato con un modesto bicilindrico



*A Londra Winston Churchill doveva quasi mangiarsi la sua feluca quando non ebbe altra scelta che prendere uno dei 500 taxi **Renault** acquistata dalla General Cab Company per recarsi a Buckingham Palace.*



6 e 7 settembre 1914: partenza in ordine di marcia.



da 1205cc da 8HP, che possiamo ancora ammirare agli Invalides a Parigi, ed al nuovo Museo della Guerra di Meaux, è diventato eroico, quando 600 'Taxi della Marne' portarono in due percorsi (e con solo 4 guasti!!!), 6000 soldati francesi al fronte situato 30km ad est di Parigi.

L'operazione si svolse sotto la direzione del Generale Galliéni e del Conte André Walewski, proprietario dei 'taxi G7' e pronipote di Napoleone 1° e di Maria Walewska, la sola 'amica' che aveva spezzato la solitudine dell'Imperatore all'Isola d'Elba, durante il suo primo esilio.

LE ULTIME RESISTENZE AI CAVALLI MECCANICI

Paradossalmente i pompieri furono i primi ad adottare il motore a benzina per le pompe per l'acqua (le moto-pompe), ma al tempo stesso gli ultimi a convertirsi alla locomozione a benzina nel 1907. Se escludiamo una realizzazione antecedente e molto particolare di **Lohner-Porsche** (foto in alto a ds) riconoscibile dalle ruote



anteriori con sistema 'Elektromobil' (v. pag 13) ed inventato da un giovane prolifico Ferdinand **Porsche, Daimler** (foto in basso a ds) fu ancora una volta tra i pionieri, seguito immediatamente dall'inglese **Dennis** che ne fece la sua specialità.

B-3/ Tecnica: 1908-1914 l'automobile in confronto al cavallo

Perché questo nuovo periodo inizia a partire dal 1908?

- 】 L'industria europea (ed automobilistica) era entrata in crisi: e ne conoscerà altre!
- 】 Il progresso tecnico automobilistico permetteva nuovi sviluppi.
- 】 Dopo cinque anni di supremazia francese, la paleo-globalizzazione nascente favorì soprattutto gli Stati Uniti, dove il 27 settembre 1908 Henry **Ford** lanciò il suo famoso modello 'T'.

LA FORD 'T'

Intere bibliografie, e ci ritorneremo, sono state scritte sulla **Ford T**, visto che ha lasciato la sua impronta nella storia industriale. Se la sua notorietà fu rapida, il suo impatto sociologico sulla pianificazione delle infrastrutture americane è meno conosciuto. La 'T' fu un preliminare indispensabile per il progresso della gigantesca industria automobilistica americana.

Più tardi G. **Agnelli** che, come A. **Citroën**, si è spesso ispirato da H. **Ford**, comprenderà anche lui l'importanza delle strade ed investirà nei grandi lavori infrastrutturali in Italia. Ma l'Americano, fedele alla sua



*Amico di Thomas Edison, Henri **Ford** aveva capito la notorietà che offriva il cinema. Il genere comico e l'autoironia erano mezzi irresistibili per sedurre la clientela. La foto ci mostra che anche con i comici Laurel e Hardy la solidità leggendaria della **Ford T** non poteva resistere in mezzo a due tram.*



1908 il prezzo della **Ford T** diminuiva di anno in anno, quest'auto divenne un'opportunità accessibile per i 'contadini yankee'.

Improvvisamente, per facilitarli l'accesso ai campi, il contadino-sabotatore delle strade di campagna, si trasformò in benevolo cantoniere senza orari.

La diffusione del 'sogno automobilistico americano' fu ampiamente facilitata grazie al ripristino delle rete stradale. Ormai in campagna il duro lavoro degli animali fu sostituito da quella che veniva affettuosamente chiamata 'Tin Lizzie'... mentre i cavalli poterono ritornare in Texas nelle stalle di John Wayne.



Frà le centinaia di adattamenti della **Ford T**, questa ambulanza dell'**American Field Service (AFS)** organizzazione che tutti gli studenti americanofili conoscono bene.

Buy a *Ford* and Spend the difference

\$285
F.O.B. DETROIT




Your delivery made quickly at low expense, your trade price enlarged, your patronage increased, your business made more profitable by the use of a Ford T. It is a body to suit your requirements. Let us figure it out for you. Please if desired.

leggendaria parsimonia*, aveva fatto di meglio: contribuire ai lavori di riassetto delle strade senza spendere un dollaro... come?

I ricchi proprietari d'automobili avevano l'abitudine di dedicarsi a picnic domenicali in campagna, senza curarsi della quiete del mondo rurale che fini per diventare ostile. Visto lo stato in cui si trovavano le strade, gli impantanamenti o i tronchi d'albero che ostacolavano la carreggiata (talvolta volontariamente), i turisti di giornata erano costretti a fare appello alle riparazioni 'locali'. Molto presto questo albinaggio divenne per i contadini un redditizio mestiere supplementare... fino all'arrivo della **Ford T**.

Questo modello, dalle specifiche polivalenti, rispondeva perfettamente ai molteplici bisogni delle aziende agricole grazie al suo telaio rialzato e adattabile, compresi i settori riservati al cavallo. Inoltre, visto che dal

In 20 anni il modello **Ford T**, prodotto in più di 15 milioni di esemplari nel mondo, resterà unico negli annali della storia automobilistica dopo aver risposto a tutti gli usi e gli adattamenti immaginabili.

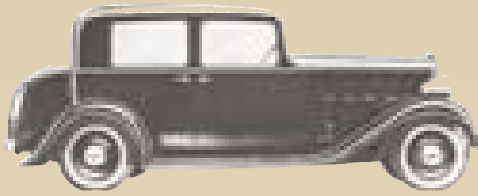
* da non confondere con il suo senso del 'marketing' del progresso sociale quando aumentava i suoi operai per accrescere il suo mercato potenziale.

L'AUTOMOBILE E LA MOTORIZZAZIONE DEI GANGSTER

Dal momento in cui l'automobile fu più veloce delle forze dell'ordine in bicicletta o a cavallo, i gangster finirono per farne il loro strumento di lavoro.

In Europa la famosa 'Banda Bonnot'* seminò il terrore al volante delle





Delaunay-Belleville o delle **De Dion Bouton** rubate ai ricchi borghesi. Bonnot concluse la sua sanguinosa carriera di criminale e anarchico politico nel 1913 ghigliottinato a Parigi nella tristemente 'famosa' prigione della 'Santé'**.

Le vetture hold-up erano quindi un'invenzione francese che gli italo-americani di Chicago non fecero che perfezionare poco più tardi. Tra le vetture mitiche dei gangster degli anni '30 ricordo la **Packard** di Al Capone e la rivoluzionaria Traction Avant della **Citroën** (foto di pag. 44 in basso), più performante della sorpassata **Citroën** 'Rosalie' (foto in alto), al volante della quale le forze dell'ordine potevano solamente lanciarsi all'inseguimento dei banditi.

Al cinema l'automobile sostituì i cavalli in tutti i film d'azione, ad eccezione ovviamente di quelli di Sergio Leone...

AUTOMOBILE-CAVALLO: LA PROVA FINALE

L'ultimo 'campo riservato' al cavallo, l'ultima motorizzazione applicabile al motore a benzina, era anche l'ultimo viaggio: il funerale. I vincoli meccanici richiesti per questo tipo di trasporto particolare erano numerosi e inevitabili:

- » passo da processione e a passo d'uomo;
- » desiderato raccoglimento e silenzio, ivi compreso quello meccanico;
- » l'obbligata lentezza del corteo poteva provocare un fatale surriscaldamento del motore, anche se le circostanze non riscaldavano certo i cuori dei partecipanti;



Questo antico carro funebre motorizzato del 1907 è eterno...



La pubblicità dell'epoca non era né meno audace, né meno fantasiosa di oggi ed è con un certo umorismo stilizzato che all'inizio del secolo Joë Bridge vantava la velocità delle Vermorel (traduzione: 'Sei spacciato, è una Vermorel!!!').

» qualsiasi imprevisto avrebbe potuto provocare una reazione tragicomica degli astanti tra le più inconvenienti...

Dopo la Prima Guerra Mondiale, alcune imprese funebri abbandonarono il cavallo per il carro funebre elettrico reputato più silenzioso. Alla fine, il motore a benzina finì per imporsi e l'osservatore più obiettivo non può che vedervi un ultimo test di credibilità in favore di questo tipo di motorizzazione. Al contrario per il cavallo, rinunciare al traino del carro funebre, era come prendere 'in qualche modo' il posto del defunto***.

Se la vita non ha prezzo, la sostituzione tecnica dell'automobile al cavallo aveva un costo: era il costo economico che analizzeremo nella seconda parte di questo capitolo.

* 'La Banda Bonnot' è stata oggetto di un film spettacolare del 1968 con grandi attori ormai scomparsi come Annie Girardot, Jacques Brel e Bruno Kremer.

** Prigione edificata al posto di un'antica 'casa della salute' costruita da Anna d'Austria reggente e madre del giovane Luigi XIV.

*** In realtà il cavallo non morì: né come cavallo da tiro sulle nostre strade, né nell'antropomorfismo simbolico che unisce il cavallo all'automobile, come risulta dagli 'emblemi equestri' qui sotto rappresentati.





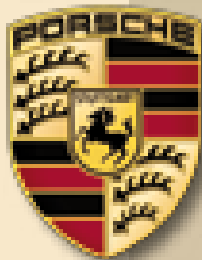
INSERTO

Emblemi equestri

Dopo Esopo (Grecia VI° secolo a. C.) le favole antropomorfe esprimono il loro valore popolare.

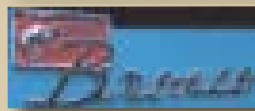
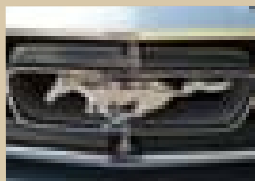


Tradotto in linguaggio visivo moderno questo diviene un emblema. Nessuna animale esprime meglio mobilità, velocità e disponibilità addomesticata del cavallo. Niente di sorprendente dunque se l'inconscio umano associ il 'cavallino rampante' a due auto da sogno. A rischio di infastidire qualche tifoso precisiamo che questi due simboli non erano in partenza qualcosa di deliberato, ma sono nati da un concorso fortuito di circostanze che si riferiscono all'araldica e noi ritorneremo su questo destino incrociato (vedi pag. 52).



Infatti «l'homo automobilis» ha tergiversato a lungo per simbolizzare la sua invenzione attraverso un cavallo da corsa. Ci sono voluti 3/4 di secolo, dopo il 'triciclo' **Benz**, prima che **Ford** lanciasse la **Mustang** sotto l'impulso di Lee Iacocca. A questa vettura sportiva spetta l'onore di avere la prima sigla 100% equestre. In omaggio all'antica tradizione cinefila di **Henry Ford**, il suo successo esplosivo (100.000 esemplari durante i primi 4 mesi di produzione) ne fece la star del film 'Un uomo e una donna' (con Anouk Aimé e Jean-Louis Trintignant), successo cinematografico del quale ognuno riconosce la melodia all'istante.

Con la **Mustang**, **Ford** creò 'Pony cars': la **Bronco**, nome dato in America del Nord a un cavallo ancora allo stato selvaggio, la compatta **Maverick** (1969), creatura anti conformista illustrata da una testa di cavallo, e la **Pinto** (1960) che fu oggetto di critiche per la posizione del serbatoio benzina mal collocato e a rischio di incendio. La stampa americana le aveva attribuito un soprannome poco invidiabile:



*Strumenti di seduzione, il disegnatore René Vincent associa il cavallo, migliore amico dell'uomo, ai suoi più bei giocattoli, tra i quali... l'automobile. (la vettura è una **Berliet** di prima del 1910 e il disegno è stato utilizzato come pubblicità)*

'il barbecue su cui ci si può sedere in quattro' ('the barbecue that seats four').

Il tedesco **Reutter** sfoggiava ugualmente un cavallo nero su fondo giallo, montato da un cavaliere, ma si trattava di un riferimento equestre **indiretto** perché questo tappezziere, diventato carrozziere, non è mai stato più di un subappaltatore privilegiato di **Porsche** e **VW**, prima di diventare il celebre costruttore di sedili sportivi **Recaro** (**RE**utter **CAR**osserie).



Le auto simbolizzate da altri cavalieri conobbero solo una gloria passeggera:

» **Gladiator** (Francia 1896-1920), grazie alla sua partecipazione in gare con motorizzazione **Aster**;

» **Revere** (USA 1917-26), anche questo, presente in gare con motore **Rochester-Duesenberg**, era riuscito a vendere un modello al re di Spagna Alfonso XIII;

» **Thornycroft** (Inghilterra 1903-13), un antico costruttore di barche e camion a vapore, che partecipò anche a delle competizioni (Tourist Trophy);

» **Templar** (USA 1918-25), all'emblema dei Templari dell'Ordine di Malta, proponeva delle originalità così insolite e costose che ne causarono il fallimento. Tra gli accessori c'era un indicatore di pendenza, una bussola ... e anche una macchina fotografica Kodak.





Una 'Kodak', è quello che avrebbero voluto invece avere nel Medio Evo i testimoni dell'incredibile storia immortalata sulla testata dei motori **Coventry-Climax**: i cavalieri erano stati favorevolmente sostituiti con una cavallerizza ben più 'sexy', nuda addirittura.

La leggenda narra che nell'anno 1000, la bellissima Lady Godiva si ribellò a suo marito, il crudele signore di Coventry, che opprimeva il popolo di tasse. Stanco delle sue suppliche, il conte ascolto' la moglie che chiedeva una maggiore clemenza fiscale nei confronti del popolo, purché lei avesse accettato una sfida impossibile: attraversare nuda a dorso di un cavallo le vie della città. Non contava l'altruismo sociale della nobildonna, che raccolse la sfida avendo come solo abito pudico la sua lunga capigliatura ondulante... E questo con il grande piacere di tutta una popolazione di contribuenti riconoscenti. Per onore di cronaca dobbiamo aggiungere che prima dei motori, **Coventry-Climax** produceva dal 1903 pompe per acqua chiamate 'Godiva': bisogna essere inglesi per convincere dei pompieri a lanciarsi nel fuoco e nelle fiamme con delle lance stampate con un emblema erotico, perché come dice il motto reale britannico "Honni soit qui mal y pense" (il male a chi pensa male).

Anche se il cavallo di Lady Godiva non conosceva la sua gioia - il piacere di avere una donna nuda sul dorso - il suo ruolo era secondario così come il ruolo indiretto dei cavalli presenti sugli emblemi delle automobili:



» la **Stanley** a vapore (USA 1897-1927), si riferiva alla quadriga dell'antichità, così



» come la **Ben-Hur** (USA 1916-18), il cui carro sarebbe stato apprezzato da Charlton Heston;

» la **Bucciali** (F 1923-32), si orientò velocemente verso vetture stravaganti



come la 8-cilindri a trazione anteriore con trasmissione automatica o la 'doppia-otto' e i suoi 2 motori a 8-cilindri;

» la **Ramses** (Egitto 1959, logo a ds) era una variante della **NSU Prinz**;

» l'**Attica** (Grecia) dell'imprenditore Dimitriadis, produsse dal 1964 una 'cabriolette' da spiaggia con i sedili di vimini;

» l'**Iran Khodro** (Iran 1984), mostrava una stile persiano degno del grande Dario

o del bellicoso Serse beneficiando di una meccanica francese (**Peugeot 504**).



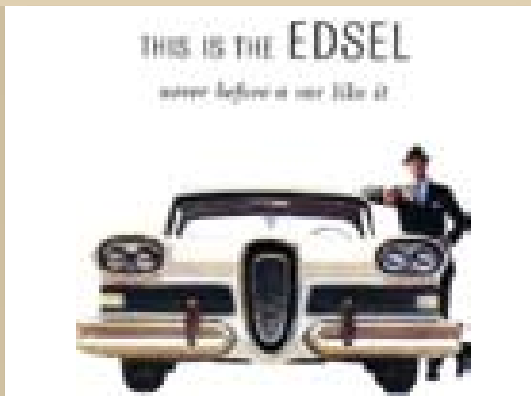
*In ogni caso, prima della **Mustang** del 1964, tutte le analogie tra il cavallo da corsa e la sua identificazione con le auto sportive era solo un riferimento storico, indiretto, timido, araldico o mitologico. Questa reticenza era forse dovuta alla rivalità delle origini tra l'automobile e il cavallo? Restava nelle memorie – e quella del cavallo è leggendaria – un rimprovero reciproco di riappropriarsi dei vecchi fantasmi?*

spiegazione...

Cominciamo dai cavalli più modesti di **Citroën** (2cv) e **Renault** (4cv). Alcune di queste auto popolari non rivendicavano un palmares di 'spacca' circuiti. Il riferimento non era quindi quello di un simbolo equestre 'diretto', ma la semplice informazione di una potenza fiscale molto economica.



INSERTO



'never before' (mai prima), d'accordo, ma anche 'never later' (mai dopo)?

Tra le 'timide' allusioni ci sono i disegni di calandre e vi si trova il meglio e il peggio. Prima il peggio con l'Edsel del 1957, dal nome del rampollo unico figlio di Henry Ford. Questo veicolo, con una discutibile calandra a forma di collare da cavallo e dal marketing disastroso, fece perdere 300 milioni di dollari che era il costo del progetto e condusse numerosi concessionari americani al fallimento.



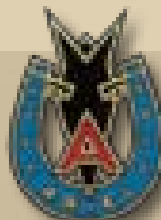
La calandra della Bugatti tipo 40 del 1927 coronata da un uccello 'Arts déco' del gioielliere/vetraio francese Lalique.



Progetto di un poster dell'artista svizzero Charles Loupot

La migliore è un vero capolavoro: la calandra Bugatti. Il proprietario di Molsheim amava i cavalli (vedere p16), ma, come all'inizio del XX° secolo c'era una certa diffidenza verso le referenze troppo dirette a questo animale, e quindi si accontentava di disegnare quella che è diventata poi l'icona estetica del marchio, la calandra a ferro di cavallo. I clienti erano liberi di aggiungervi una mascotte a loro scelta nello stile dell'epoca. Il tempo era passato e con lui anche l'imbarazzo ippofobico come testimonia questo Argentino, uno degli innumerevoli fabbricanti di repliche Bugatti, che le ha battezzate 'Pur Sang' (Purosangue).

Bugatti non era nè il solo nè



il primo a disegnare un ferro di cavallo, che si ritrovava già sullo stemma dell'inglese Ariel che, molto tempo

prima delle moto, produceva tricicli e quadricicli.

In mancanza di riferimenti diretti al cavallo, ampliamo il nostro inventario a tutti gli equini:

» alla Hyundai: un 'Pony' nel 1985, e poi il SUV Galloper et la Santa Fe Vigo;

» in Grecia, anche la Namco produceva un SUV Pony sulla base della Citroën due cavalli;

» in Inghilterra: Meadows, conosciuta soprattutto per i suoi motori, progettò con Michelotti la Friskysport prodotta a Sandwich (nel Kent). Presentata a Earls Court nel 1957 (foto a ds), quest'auto aveva la lunghezza di un megapanino (o sandwich) di 1,37 mt

(motore a 2 tempi da 328cm³);



» nella Repubblica del Tatarstan: i camion Kamaz, star del raid Paris-Dakar;



» in Germania: lo stemma Carlsson, specializzato nel 'tuning' delle Mercedes;



» infine nei grandi paesi

emergenti dell'industria automobilistica troviamo i busti equestri del produttore iraniano IKCO e del cinese Baojun.

Praticamente tutti i cavalli sono successivi a quello della Mustang, tranne l'eccezione 'regale'... Sostituire il celeberrimo 'Spirit of Ecstasy'* con una mascotte a sua scelta, non era in realtà il desiderio di Rolls Royce. C'erano tuttavia due eccezioni celebri: l'apposizione, da parte di un ricco industriale

americano, di un emblema gastronomico costituito da una salsiccia in argento che ornava la calandra e, di miglior gusto, il privilegio di





Sua Maestà la Regina Elisabetta II che volle onorare il cavallo di San Giorgio, Santo patrono d'Inghilterra, che uccide il drago.

*Lo 'Spirit of Ecstasy', chiamato anche 'Flying Lady', apparve sulla calandra della **R-R** dal 1911, molto tempo prima

che si imponesse la moda delle mascotte automobilistiche. Fu scolpita da Charles Sykes su modello disegnato dalla segretaria 'molto particolare' di Lord Montagu, Lady Eleanor Thornton che scomparve tragicamente il 30 dicembre 1915 nel naufragio della SS Persia, silurato a largo dell'Isola di Creta, mentre il suo amato Lord risultò tra i superstiti inconsolabili.

La moda delle mascotte si generalizzerà solo negli anni '30, perchè l'identificazione visiva delle automobili fu lenta e progressiva.



Intorno al 1900, tale identificazione si limitava ad una menzione discreta al centro del mozzo, come questo esempio del '*leone Peugeot sulla freccia*'.



Spostandosi sul radiatore, questo 'design' divenne più ostentato e leggibile,

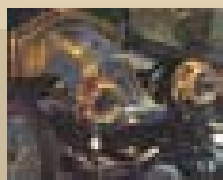
come questo vecchio marchio equino, **le Zèbre**, uno dei primi specialisti di vetture 'ultra-compatte' tra le quali questo modello del 1911 che misurava 2,90mt e pesava meno di 500kg.

Nell'arco di qualche anno l'estetica si evolse per meglio rispondere ai bisogni di differenziazione concorrenziale, grazie soprattutto alla schermatura ma anche alla forma personalizzata del radiatore e al suo prolungamento sul profilo del cofano.

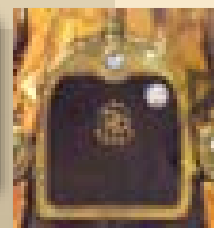
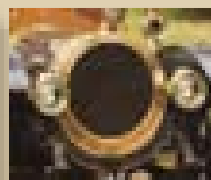
Tra questi sette esempi di riconoscimento estetico, sei sono datati prima del 1910:

» La **Renault** tipo X con il cofano a muso di coccodrillo, tipico del marchio fino al 1931;

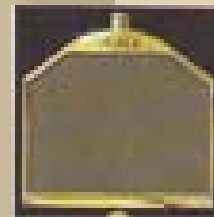
» La **Delaunay Belleville** la cui forma rotonda ricorda la produzione iniziale di caldaie (v.pag.38);



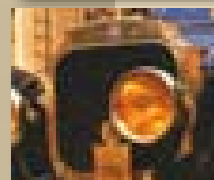
» La **Rolland-Pilain** del 1909 che già riunisce tre simboli significativi: la forma del radiatore, le iniziali stilizzate e lo scudo con le torri della città di Tours (Francia);



» L'**Itala** esempio di classicismo latino;



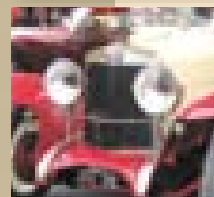
» La **Vauxhall** con i lati del cofano ad angolo concavo, il cui profilo fu usato su tutti i modelli fino al 1957;



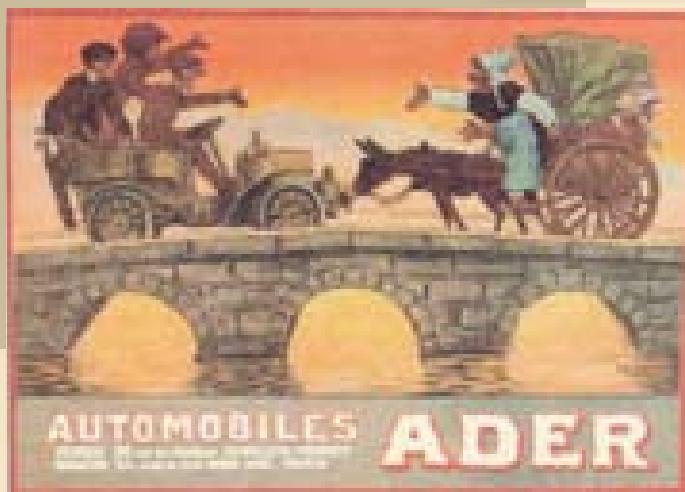
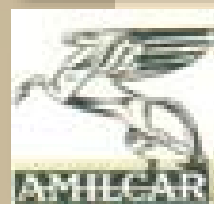
» La **Stanley** specialista nella motorizzazione a vapore con la caldaia nascosta sotto il suo famoso cofano a "bara" (coffin nose). Malgrado questa estetica da 'forno crematorio' il marchio americano non fu eterno (1899-1927);



» Le **Morse, Darracq e Métallurgique** (Belgio) prima e le potenti **Mercedes, Alfa Romeo** poi (foto) ed altri si orienteranno verso un radiatore a punta che evocava sportività e velocità.



Il simbolo dei cavalli '*mitologici*' fu **Pegaso** che fosse per la francese **Berliet** o **Amilcar**, l'inglese **Pegasus**, nome di importazione di **Ader e Cottureau** (fabbricato dal vecchio pioniere dell'aviazione a vapore, v. pag.22): su questa pubblicità del 1903, una **Ader** si trova faccia a faccia con l'animale meno rappresentativo per il 'marketing' del mondo automobilistico. Dai tempi remoti, asino e mulo furono gli equini più dedicati e sfruttati per i trasporti pesanti, compresi quelli in montagna, senza che nessun marchio automobilistico si sognasse di rendere loro omaggio.





cavallo volante



Pegasus è anche il nome di costruttori di repliche americane e tedesche (**Lotus Seven**), così come **Pegaso** era il prestigioso marchio spagnolo dell'ingegnere Wilfredo Ricart (ex **Alfa Romeo**).



Un altro spagnolo, **Rieju**, produceva a Figueras negli anni '50 delle micro-veicoli triciclo.



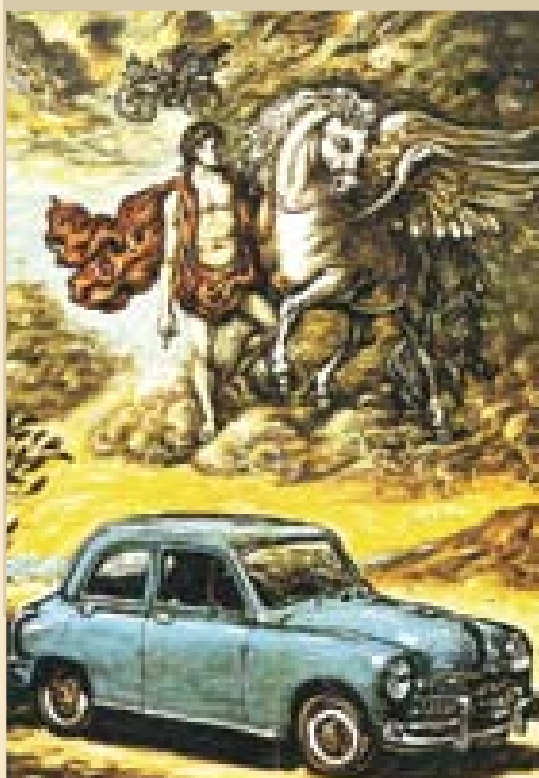
Tra i produttori di repliche c'erano anche le **Dino Ferrari** in poliestere di **DGT** in Inghilterra ribattezzate per l'occasione con un cavallo volante e le **AC Cobra** di **Stallion** negli Stati Uniti.

La 'veterana' americana dell'emblema di Pegaso è lo società **Elkhart**, antica produttrice di carrozze nel XIX° secolo, che produsse le vetture **Elcar** fino al 1931.

Altrettanto antica in Italia, la società **Fram** di Genova, continuò le attività di un pioniere romano **Cantono**, specializzato soprattutto in motricità elettrica.

Sempre in Italia anche la grande **Fiat** fece appello alla raffigurazione del figlio di Poseidone per lanciare nel 1949 il suo modello 1400 di uno stile 'post-guerra' decisamente nuovo.

Infine per tutti questi cavalli alati, l'abbeveratoio privilegiato doveva essere il petroliere americano che permetteva di essere più '**Mobil**', e volare più veloce e più lontano!!



Ma la **mitologia** conta ancora altri equini tra i quali gli unicorni **marini** e **terrestri**:

» La **Licorne** sportiva portava lo stemma di famiglia del proprietario Mr Corre, e conobbe il suo momento di gloria al rallye di Montecarlo del 1930;

» Questo animale unicorno ispirò anche numerosi produttori di repliche in Germania, **Mohr** (AC Cobra) e **Rush** (Ford GT 40), così come in Brasile, **Avallone** (MG TF/ logo a ds);

» Fenomeno dalla natura metafisica ci fu anche un unicorno 'bicornio' quello dell'inglese **Ogle**, produttore di superbe coupé sulla base di meccanica **Mini Cooper S**;

» L'unicorno marino fu l'emblema della **Lea-Francis** (Inghilterra) che nel 1950 divenne il fornitore dei motori di formula 1 della scuderia **Connaught**;

» Infine tre cavalli marini sembrano decorare la più patetica originalità automobilistica della storia, la **Tucker**, immortalata nel film di Francis Ford Coppola nel 1988.

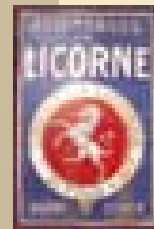
Non avendo ancora trovato un 'vero' cavallo più antico di quello della **Mustang**, forse sarebbe meglio accontentarsi dei mezzi-cavalli **mitologici**:

» Il **Centaure**, nome del primo motore progettato da **Panhard** (2400cc, 12cv, 1200t/min), cosa che nel 1901 permise dopo 10 anni di svicolarsi dai motori costruiti sotto brevetto **Daimler**;

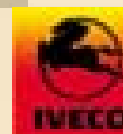
» Il **Centaur**, nome di due società inglesi: una del 1901 che produceva una 'dog-cart' e recentemente un produttore di prototipi futuristi in poliestere con il nome di **Pulsar**;

» Il sagittario **Unic**: la società, finanziata da Henri de Rothschild, che produceva taxi e poi camion. La società fu inizialmente acquisita da **Simca**, per approdare successivamente nel gruppo **Iveco**;

» Per i prestigiosi casi della storia la fabbrica 'la Sagrera' vicino a Barcellona, ex **Hispano-Suiza** poi **Pegaso**, poi **Enasa**, produttore di mezzi pesanti con il cavallo



CENTAUR



Quando fu celebrato il cinquantenario del marchio l'artista **Giorgio de Chirico** associò **Bellerofonte** e l'impetuoso **Pegaso** alla prima vettura del marchio stesso, la 3 ½ HP del 1899, e la nuova **Fiat 1400**.



Pegaso resuscitato incluso nel corredo (oggi anche nel gruppo **Iveco**);

» Infine il centauro **DIXI**, nome dato in licenza alla Germania della popolare **Austin 'Seven'** del 1922, e prodotta nelle fabbriche tedesche a multipla abbreviazione **BFW, BMW-EMW** (F=Flugzeug=aereo, E=Eisenach). Le fabbriche erano state riconvertite all'automobile dopo la Prima Guerra Mondiale a seguito del Trattato di Versailles che impediva ai vinti di produrre aerei,

considerati materiale bellico. Nel 1933 **Dixi** divenne **BMW** e lanciò i propri modelli con il performante 6 cilindri in linea. Dopo la Seconda Guerra Mondiale mentre i progetti del 6 cilindri venivano requisiti e i motori utilizzati dalla Bristol, **BMW** si trasferì a Monaco, mentre le vecchie fabbriche di

Eisenach nella Germania dell'Est avrebbero prodotto le **Wartburg** a 2 tempi.

» Per concludere i riferimenti **mitologici**, si sarebbe potuto ammirare il più celebre cavallo dell'umanità sulla piccola **Trojan**,

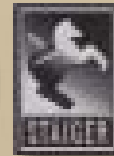
costruita da **Leyland**. Questa originale vettura 'low-cost' conservò pneumatici pieni fino al 1929 e il suo emblema doveva ugualmente essere 'low-cost' dal momento che mostrava un soldato dell'Iliade ma senza il cavallo di Troia.

Ritorniamo ai famosi 'cavalli rampanti' partendo da quelli che, tranne che per i daltonici, non si prestano a confusione in rapporto ai due stemmi d'eccezione:

» **Westfalia** è passata dalle carrozze del XIX° Secolo ai camper e ai rimorchi;



» **Invicta** (1925-38) superba vettura sportiva inglese dalle linee basse e slanciate;



» **Breda** (Italia dal 1900), veicoli militari, materiale ferroviario e aeronautico...;

» **Staiger** (Germania 1920-24) e **Josse Indigo** (Svezia dal 2000, stemma JC); piccole vetture sportive;

» **Asquith** (Inghilterra, camion d'epoca), **AME** (Stati Uniti, Ferrari GTO); **Beck** (Germania, Porsche 550 Spyder) e **A.H.A.** (Canada, Allard) produttori di repliche;



Veniamo ora ai 'cavalli rampanti' **araldici** e ricordiamo in primo luogo quello che tutto il mondo crede di sapere, ma che è meno evidente:

» Cominciamo con i **non-araldici**: il più anziano logo simile al 'cavallino rampante' è stato depositato nel 1882 dalla «Continental-Caoutchouc und Gutta-percha». Molto prima della vettura a benzina, **Continental** ha iniziato a Hannover la produzione di ammortizzatori per ferri di cavallo e gomme piene per carrozze trainate... naturale e funzionale di riferirsi a cavalli !

» Tutti gli americani sanno che, quando comprano una bicicletta **Iron Horse** a New York - abbiamo visto alla pagina 38 come la bicicletta sia all'origine dell'automobile - , non comprano un veicolo ancestrale della casa di Maranello.

» Tutti gli austriaci sanno che quando hanno fatto benzina in una stazione di servizio **Avanti**, non sono in un garage **Ferrari** né **Porsche**.



INSERTO



» Tutti i tedeschi sanno che le micro-vetture **Steinwinter** non sono dei bolidi;
 » Così come gli stessi tedeschi sanno che il cavallino rampante proviene dallo stemma della città di Stoccarda (etimologicamente 'Stuttgart' significa 'scuderia'!), così come quello della **Porsche**, incastonato nell' insegna della regione del Baden-Württemberg.
 » Molti italiani sanno che il 'cavallino rampante' fece la sua prima apparizione il 9 luglio 1932 sulle **Alfa Romeo** della 'Scuderia **Ferrari**' alle 24 ore di Spa-Francorchamps, e dopo la guerra su tutte le **Ferrari** dalla 125 S del 1947.
 » Pochi italiani sanno che fece anche una breve apparizione sulle moto **Ducati** (foto: vittoria di Mike Hailwood a Silverstone nel 1960), perché il suo ideatore Fabio Taglione era nato a Lugo in Romagna come Baracca.



Stuttgart



Francesco, campionissimo dell'aviazione italiana. Egli fu ucciso nel giugno del 1918 dopo aver abbattuto 34 aerei nemici (foto: davanti al suo SPAD S.XIII). All'epoca dei suoi combattimenti fece dei prigionieri illustri, ad es. Un certo Kalman Sarkozy di Nagy-Bocsa (questo nome vi dice qualcosa?).

Domanda:
da dove Baracca aveva tratto l'ispirazione per sfoggiare un cavallo sulla sua carlinga?

L'ipotesi che l'emblema del cavallo della città di Stoccarda fosse stato copiato da un aereo del Kaiser, abbattuto da un pilota italiano, è del tutto plausibile.

Alcuni pretendono che si trattasse della sua quinta vittoria aerea, quella che gli permise di entrare nel club ristretto degli 'assi' dell'aviazione italiana.

L'altra interpretazione vede l'effigie del cavallo dell'antico reggimento di cavalleria 'Piemonte Reale' dove Baracca era stato addestrato: il fondo rosso avrebbe cambiato colore diverse volte, prima sull'aereo di Baracca con un fondo chiaro, e infine quando Enzo Ferrari gli darà un fondo giallo, come il fondo della croce blu di Modena.

In conclusione, la combinazione degli colori giallo e nero e la similitudine del cavallo Ferrari con quello, più anziano, di Stoccarda (Porsche) potrebbe essere sia puramente fortuita, sia della stessa origine storica, sia, come il leone della casa Peugeot (vedi p63), da diverse origini convergenti.



In origine il cavallo era dipinto su un pezzo di tela della fusoliera dell'aereo e la madre di Francesco Baracca lo avevano regalato a Enzo **Ferrari** nel 1923 dopo la sua vittoria al Circuito del Savio (Ravenna) esortandolo ad usarlo. "Lo tenga Sig. Ferrari. Le porterà fortuna come ha portato fortuna a mio figlio". Del resto suo fratello Alfredo **Ferrari** era stato meccanico nella squadriglia di





DUE CAVALLINI, UNA SCUDERIA...

di Dominique Cruyt

Nella pagina a fianco, osservando l'emblema di Stoccarda e della Cavalleria Piemonte Reale e Modena, ciascuno avrà tutto il tempo di ricercare una qualsiasi somiglianza. Lasciamo ai lettori il compito di valutarne la fondatezza, ma l'idea controversa che i cavalli Ferrari e Porsche potrebbero provenire dalla stessa scuderia, è sufficientemente sconcertante, perché questo dibattito venga interrotto.

Il Club Mille Miglia ha il privilegio di contare, fra i suoi membri, persone erudite e testimoni privilegiati, che hanno incontrato i protagonisti dell'epoca o i loro parenti e forse, rievocato questa verosimiglianza:

C'è qualcuno tra chi legge che possa confermare o invalidare, con prove o testimonianze, l'origine comune dei 'cavallini rampante' dei due marchi da sogno?

Potete inviare le risposte a frecciarossa@clubmillemiglia1949.it: la redazione pubblicherà sui prossimi numeri le conclusioni.

Potrebbe la spiegazione data da Enzo Ferrari, in una lettera del 3 luglio 1985 al conte Giovanni Manzoni, essere la risposta al mistero?

Io credo di no, perché se parla dell'aereo di Francesco Baracca non scrive come il cavallo sia arrivato sulla carlinga!



*Enzo Ferrari
3 luglio 1985
Giovanni Manzoni
Modena*

... Quando vinsi nel 1923 il primo circuito del Savio, che si correva a Ravenna, conobbi il conte Enrico Baracca padre dell'eroe; da quell'incontro nacque il successivo con la madre, Contessa Paolina. Fu essa a dirmi, un giorno: «Ferrari, metta sulle sue macchine il cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna». Conservo ancora la fotografia di Baracca, con la dedica dei genitori, in cui mi affidano l'emblema. Il cavallino era ed è rimasto nero; io aggiunsi il fondo giallo canarino che è il colore di Modena.

Ferrari

ietic
sistemi di comunicazione

**SOCIETA' AUTORIZZATA
DAL MINISTERO DELLE
TELECOMUNICAZIONI**

**impianti
telefonici**

**voip
skype**

**cablaggio
strutturato**

armadio di rete

fibra ottica

wi-fi

EVITA LE SANZIONI:

AFFIDATI SOLO A SOCIETA' AUTORIZZATE

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



SPONSOR UFFICIALE



LAVORAZIONI MECCANICHE

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

Beretta. Outdoor specialists.



RAINERDESIGN.COM

MILANO GALLERY

Via Durini, 5 - 20122 Milano - Italia

Tel. + 39 02 7602 8325

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

www.berettagallery.com



BERETTA