Rassegna Stampa - Maggio 2020
Press Review - May 2020

THE MOST BEAUTIFUL RACE IN THE WORLD

1000 MIGLIA

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
11	Grace	01/05/2020	*1000 MIGLIA... AIUTIAMOBRESCIA*	2
86/87	Grace	01/05/2020	*AVANTI FRECCIA ROSSA*	3
88/99	Grace	01/05/2020	*UNA CORSA SENZA LIMITI*	5
1	Ruote Classiche	01/05/2020	*COPERTINA*	17
90/95	Ruote Classiche	01/05/2020	*E' AL MONDIALE CHE MANCA MOSS*	18
106	Ruote Classiche	01/05/2020	*1000 MIGLIA PER AIUTIAMOBRESCIA*	24
107	Ruote Classiche	01/05/2020	*AUTUNNO CALDO*	25
	AUTOMOTIVPRESS.FR	04/05/2020	*RE'SUME' DE L'ACTUALITE' HORLOGE'RE DU MOIS D'AVRIL 2020*	26
	The7exclusivejournal.com	05/05/2020	*CHOPARD MILLE MIGLIA GTS AZZURRO*	29
	Lamartesana.it	06/05/2020	*IL GIRO D'ITALIA A CERNUSCO IL 25 OTTOBRE, CORTO CIRCUITO CON LA MILLE MIGLIA*	33
	Quattroruote.it	06/05/2020	*SALONI DELL'AUTO STORICA: TUTTI AI BLOCCHI DELLA RIPARTENZA*	34
	Orologioblog.net	08/05/2020	*CHOPARD - MILLE MIGLIA GTS AZZURRO CHRONO*	36
6	La Gazzetta dell'Adda	09/05/2020	*ORA E' UFFICIALE, CON I NUOVI CALENDARI GIRO D'ITALIA E MILLE MIGLIA COINCIDONO*	38
6	Gazzetta della Martesana	09/05/2020	*ORA E' UFFICIALE, CON I NUOVI CALENDARI GIRO D'ITALIA E MILLE MIGLIA COINCIDONO*	39
10	La Voce di Mantova	10/05/2020	*AFFILIO FACCONI SU RAI2 PER PARLARE DI MILLE MIGLIA*	40
30	Messaggero Veneto	11/05/2020	*EUGENIO CASTELLOTTI E LA "MILLE MIGLIA"*	41
37	La Provincia (CR)	11/05/2020	*L'ESPERTO DI CANNETO SULL'OGLIO LA MILLE MIGLIA CORRE SU RAI2 ALLA GUIDA IL RACCONTO DI FACCONI*	42
	24oreNews.it	11/05/2020	*ASPETTANDO LA 1000 MIGLIA 2020*	43
4	Il Resto del Carlino - Ed. Cesena	12/05/2020	*SPORT - IL FASCINO DELLE MILLE MIGLIA IL 23 OTTOBRE*	44
	Teleradioribelle.wordpress.com	12/05/2020	*BRESCIA, 11 MAGGIO 2020 ASPETTANDO LA 1000 MIGLIA 2020*	45
10/17	Auto d'Epoca	01/05/2020	*UN RE SENZA CORONA*	46
13	La Voce di Mantova	13/05/2020	*FACCONI A TG2 MOTORI HA RACCONTATO LA MILLE MIGLIA*	54
13	Corriere Fiorentino (Corriere della Sera)	14/05/2020	*LA MILLE MIGLIA SLITTA ALLA FINE DI OTTOBRE. E PASSERA' DALLA VERSILIA*	55
34	Bresciaoggi	15/05/2020	*OBIETTIVO MILLE MIGLIA, IL BIANCO E NERO RACCONTA,*	56
42	Giornale di Brescia	15/05/2020	*"ASPETTANDO LA MILLE MIGLIA, SIMBOLO DI LIBERTA' E NORMALITA'"*	57
16/25	Automobilismo d'Epoca	01/05/2020	*RE CON MOLTE CORONE (F.Pellizzari)*	58
12	Automobilismo d'Epoca	01/05/2020	*FATTI & NOTIZIE- LA 1000 MIGLIA RINVIATA A OTTOBRE, DA GIOVEDI' 22 A DOMENICA 25*	68
30	Liberta'	16/05/2020	*SLITTA LA MILLE MIGLIA I BOLIDI D'EPOCA ATTESI 11 25 OTTOBRE*	69
	Automoto.it	15/05/2020	*REGOLARITA' STORICA. UN'IDEA PER LA RIVOLUZIONE!*	70
15	Taranto Buonasera	19/05/2020	*LA MISSIONE "MILLE MIGLIA" PER I TARANTINI*	72
16/17	La Manovella	01/05/2020	*ADDIO A SIR STIRLING MOSS, IL RE CHE NON REGNO' MAI*	73
	Quattroruote.it	20/05/2020	*GARECLASSICHE: RIMETTIAMO IN MOTO LA MACCHINA ORGANIZZATIVA*	75
38	Liberta'	25/05/2020	*AUTO PIACENTINE ALLA MILLE MIGLIA VETTURE STORICHE A FINE OTTOBRE*	78
34	Corriere della Sera	26/05/2020	*ADDIO A PAOLO MARZOTTO, IL "CONTE VOLANTE" (A.Alba)*	79
25	La Stampa	30/05/2020	*GLI OROLOGI CHOPARD DALLE PIETRE TRICOLORI SONO UN OMAGGIO AL NOSTRO PAESE (P.De Vecchi)*	80

1000 Miglia... AiutiAMObrescia

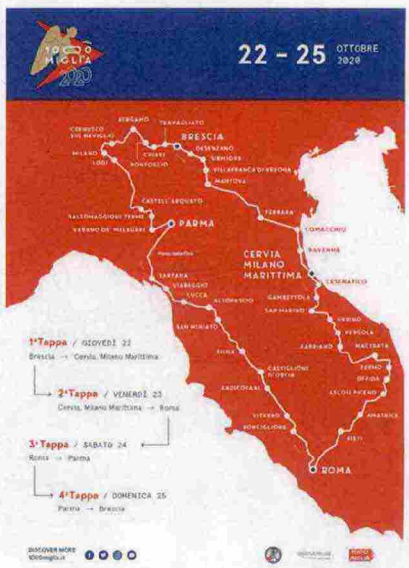
Il logo dell'edizione 2020 della corsa rielaborato per una capsule collection solidale in vendita online dal 6 aprile

1000 *Miglia*, sempre in campo per sostenere il sistema sanitario bresciano nella lotta al *Covid-19*, ha coinvolto lo stilista Luca Roda chiedendogli una visione particolare del logo dell'anno 2020, in un nuovo progetto a favore di *AiutiAMObrescia,* il programma a supporto dell'organizzazione sanitaria impegnata a gestire l'emergenza. Lanciata nella prima settimana di marzo dalla *Fondazione Comunità Bresciana* e dal *Giornale di Brescia*, la raccolta fondi ha beneficiato di circa 60.000 donazioni che stanno contribuendo all'acquisto e alla consegna di materiale sanitario di prima necessità. «*Il perdurare dell'emergenza richiede nuovi sforzi da parte di tutti noi* - ha dichiarato il presidente di *1000 Miglia srl* Franco Gussalli Beretta -. *È quindi nostro preciso dovere adoperarci affinché ognuno possa contribuire. Dopo le diverse iniziative di solidarietà, sostenute sia direttamente sia con la collaborazione dell'Automobile Club Brescia, 1000 Miglia, che può contare su un grande numero di appassionati da tutto il mondo, si rivolge ora a ognuno di loro. Abbiamo rielaborato il logo che identifica l'edizione 2020 della corsa in un'ottica legata alla realtà di questi giorni. La Vittoria Alata, simbolo della nostra città, ha preso le sembianze di tutti i medici e gli infermieri che si adoperano per salvare Brescia e l'Italia. Questa immagine sarà presente sugli articoli della capsule collection* acquistabile su www.millemigliashop.com. Con la disponibilità e il supporto di *Millemigliashop* sarà possibile devolvere i proventi della vendita della *capsule collection* e di tutti gli altri articoli presenti sul sito di *AiutiAMObrescia*.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Avanti FRECCIA ROSSA



Programmata inizialmente dal 13 al 16 maggio, la trentottesima edizione della rievocazione storica della corsa disputata dal 1927 al 1957 si svolgerà dal 22 al 25 ottobre

Sul numero di aprile di Grace avevamo presentato l'edizione 2020 della 1000 Miglia, affermando che si sarebbe disputata da mercoledì 13 a sabato 16 maggio. I noti problemi legati al Covid-19 hanno però portato gli organizzatori a scegliere una nuova data per la loro manifestazione. E così si è deciso che la trentottesima edizione della rievocazione storica della corsa disputata dal 1927 al 1957 si svolgerà da giovedì 22 a domenica 25 ottobre. Ai nastri di partenza ci saranno 400 vetture, che saranno selezionate da un'apposita commissione. Questo il percorso della Freccia Rossa. Giovedì 22 ottobre la carovana della 1000 Miglia prenderà il via da Brescia. In giornata il corteo di auto storiche attraverserà i suggestivi comuni del Lago di Garda, Desenzano e Sirmione e passerà via via da Villafranca di Verona, **Mantova**, Ferrara e Ravenna. La conclusione della prima frazione di gara avverrà a Cervia-Milano Marittima. Venerdì 23 ottobre ci si dirigerà verso Cesenatico (FC) e si scenderà verso le zone che portano ancora i segni del terremoto del 2016, toccando San Marino, Urbino (PU), Fabriano (AN), Macerata, Fermo, Ascoli Piceno e Amatrice (RI). Da Rieti, le auto d'epoca arriveranno a Roma, dove concluderanno la seconda tappa sfilando lungo la passerella di Via Veneto. Sabato 24 maggio, nella tappa più lunga, le vetture toccheranno in successione Ronciglione (VT), Viterbo, Radicofani (SI) e Castiglione d'Orcia (SI), per sostare poi nella magnifica Piazza al Campo a Siena. Risalendo da Lucca e passando per Viareggio, i concorrenti lasceranno la Toscana attraverso il Passo della Cisa, per raggiungere quindi Parma, Capitale Italiana della Cultura 2020, che accoglierà gli equipaggi per l'ultima notte di gara. La giornata conclusiva di domenica 25 vedrà i passaggi da Salsomaggiore Terme (PR), Castell'Arquato (PC), Milano, Cernusco sul Naviglio (MI), recentemente nominata Città Europea dello Sport 2020, e Bergamo, prima di raggiungere la pedana di arrivo di Viale Venezia a Brescia, dove tutto ebbe inizio 93 anni fa, con la prima Coppa delle 1000 Miglia. *«L'edizione della 1000 Miglia 2020* - ha dichiarato Franco Gussalli Beretta, presidente di 1000 Miglia srl - *sarà ricca di novità e certamente non tradirà quel sentimento di meraviglia e profonda emozione che gli italiani da sempre riservano ai gioielli in gara e a chi ha la capacità di condurli. Abbiamo deciso di abbassare*

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

163757

Pag. 3

fotografie **PUCCIANI**

ulteriormente il numero delle auto in corsa così da garantire maggiore sicurezza, esclusività e aumento della qualità dei servizi offerti ai partecipanti. Poiché negli anni - ha proseguito Gussalli Beretta - *è aumentata la necessità di trasparenza e garanzia di storicità delle vetture iscritte a una manifestazione di portata globale come 1000 Miglia, abbiamo deciso di accettare le domande di iscrizione delle auto che abbiano completato, entro la data di chiusura delle iscrizioni alla 1000 Miglia 2020, l'iscrizione al Registro 1000 Miglia nato con l'intento di censire, classificare e certificare le vetture protagoniste delle ventiquattro edizioni della 1000 Miglia disputate dal 1927 al 1957*». Enzo Ferrari definì la 1000 Miglia *"Un museo viaggiante unico al mondo"* e dal 1927, anno della prima edizione, la corsa ha conservato la sua propensione all'innovazione e soprattutto non è mai stata solo una gara ma un mix di storia, sguardo al futuro e viaggio attraverso le bellezze ineguagliabili dell'Italia. Anche per queste ragioni il presidente di Ac Brescia Aldo Bonomi ha annunciato che è stato avviato un processo di candidatura volto all'iscrizione della Freccia Rossa alla Lista Rappresentativa del Patrimonio Immateriale dell'Unesco. Questo processo, che ha avuto inizio nel 2019, vedrà l'intensa partecipazione di comunità ed istituzioni che faranno squadra per mirare all'iscrizione della 1000 Miglia all'Unesco nel 2022; tra chi opererà in sinergia con Ac Brescia e 1000 Miglia srl ci sarà il Comune di Brescia, che ha messo a disposizione la fondamentale risorsa dell'esperienza in materia della Fondazione Brescia Musei. La procedura di presentazione della candidatura è complessa e ha richiesto di avvalersi della competenza di Links Foundation di Torino, esperta di processi Unesco. «*Crediamo fortemente* - ha aggiunto Alberto Piantoni, amministratore delegato di 1000 Miglia srl - *nel valore di questa gara che da sempre è sinonimo di progresso, ricerca tecnologica e dinamismo di un settore, quello automotive, orgoglio e ambasciatore del Made in Italy nel mondo. Per tutelare e proteggere questo patrimonio abbiamo apportato, a partire da quest'anno, importanti novità organizzative a cominciare dall'introduzione di precisi vincoli di registrazione delle vetture. Si tratta di uno sforzo sia da parte di 1000 Miglia srl sia richiesto agli appassionati che vogliono partecipare alla corsa. Il tutto, una volta a regime, non solo semplificherà le iscrizioni ma garantirà soprattutto l'autenticità delle vetture partecipanti, grazie anche alla collaborazione con Aci Storico, Aci Sport e Fiva*».

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

AMARCORD
LA MILLE MIGLIA

UNA CORSA *senza limiti*

La gara andò in scena 24 volte, dal 1927 al 1957. Sfide impossibili tra i più forti piloti del mondo sono diventate leggenda. Quattro i successi di Clemente Biondetti, due quelli di Giannino Marzotto, Antonio Campari, Carlo Pintacuda e Tazio Nuvolari. Media record di Stirling Moss nel 1955 con la Mercedes 300SRL. Fangio sempre a bocca asciutta. La tragedia di Guidizzolo pose fine alla competizione

Una corsa senza limiti per piloti esagerati, ma era la corsa più bella del mondo: Mille Miglia. Immancabilmente la primavera riporta alla ribalta uomini e auto che hanno scritto con inchiostro indelebile la storia dell'automobilismo. Ventiquattro edizioni, dal 1927 al 1957, interrotte solo dalla guerra, una più emozionante e incerta dell'altra. Sfide impossibili diventate leggenda; sorprese ad ogni chilometro, dietro le infinite curve, lungo discese da brivido o rettifili interminabili. Rombi, fumi e profumi. Gesti irripetibili. Leggi della fisica in bilico. Anche croci. Tante, troppe.

ITALIA E GERMANIA

Il conflitto mondiale ha fatto da spartiacque. Alfa Romeo protagonista nei primi anni, Ferrari dopo la guerra. Case straniere sul podio più alto solo tre volte: due successi per la Mercedes, uno per la Bmw. Italiani superstar, battuti appena in tre occasioni da Caracciola, Huschke von Hanstein e Moss. Recordman Clemente Biondetti, quattro allori. A quota due Tazio Nuvolari, Giannino Marzotto, Antonio Campari e Carlo Pintacuda. Nomi famosi, celebri, osannati. I big dell'epoca ci sono tutti. Anzi no. Manca Fangio, l'asso della Formula 1 degli anni Cinquanta. Imbattibile con le monoposto, un po' meno nelle maratone stradali. Non le amava molto. Forse perchè nel 1948, durante una gara di durata in Argentina, morì il suo coequipier. Lo sussurrò una sera a cena dal conte Giannino

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

di **ROBERTO CRISTIANO BAGGIO**

I FANTASTICI QUATTRO
Nella foto grande Juan Manuel Fangio ha appena preso il via da Brescia con la Mercedes 300 SLR nell'edizione 1955. Arriverà secondo dietro a Moss. A fianco gli ideatori della gara: da sinistra Maggi, Mazzotti, Castagneto e Canestrini.

Marzotto, al padrone di casa, con la sua voce stridula: *«Per fortuna voi quattro fratelli avete corso poco altrimenti a noi professionisti sarebbero rimaste solo le briciole»*. Erano fortissimi i "conti correnti", svelti di piede, occhio e lingua. Giovanissimi, non temevano il confronto con i baroni del volante e non le mandavano a dire a Enzo Ferrari quando non erano soddisfatti delle macchine che metteva loro a disposizione. Personalità spiccatissima, merce rara anche allora. Il commendatore sopportava: senza gli assegni dei giovanotti vicentini la sua azienda non avrebbe preso il largo. Minimo quattro bolidi all'anno, pagati sull'unghia, quando non erano di più. Correvano effettivamente poco, ma vincevano tanto. Il padre Gaetano, a capo di un impero industriale tessile, era stato chiaro: *«Dal lunedì al sabato ufficio. La domenica fate quello che volete»*. Era per questo che correvano in doppiopetto: non avevano il tempo di indossare abiti per il tempo libero. Una divisa bella e buona, con tanto di cravatta d'ordinanza. Un po' scomoda per la verità, ma l'eleganza era assicurata. Quando si rese conto che Umberto, Vittorio, Giannino e Paolo facevano sul serio, il capofamiglia suggerì alla scatenata banda di smetterla con le macchine rosse. Obbedirono. Le portarono in officina. Uscirono bianche, azzurre, metallizzate...

TRE OM SUL PODIO

La prima edizione della Mille Miglia andò in scena tra il 26 e il 27 maggio 1927. Quattro moschettieri gli

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

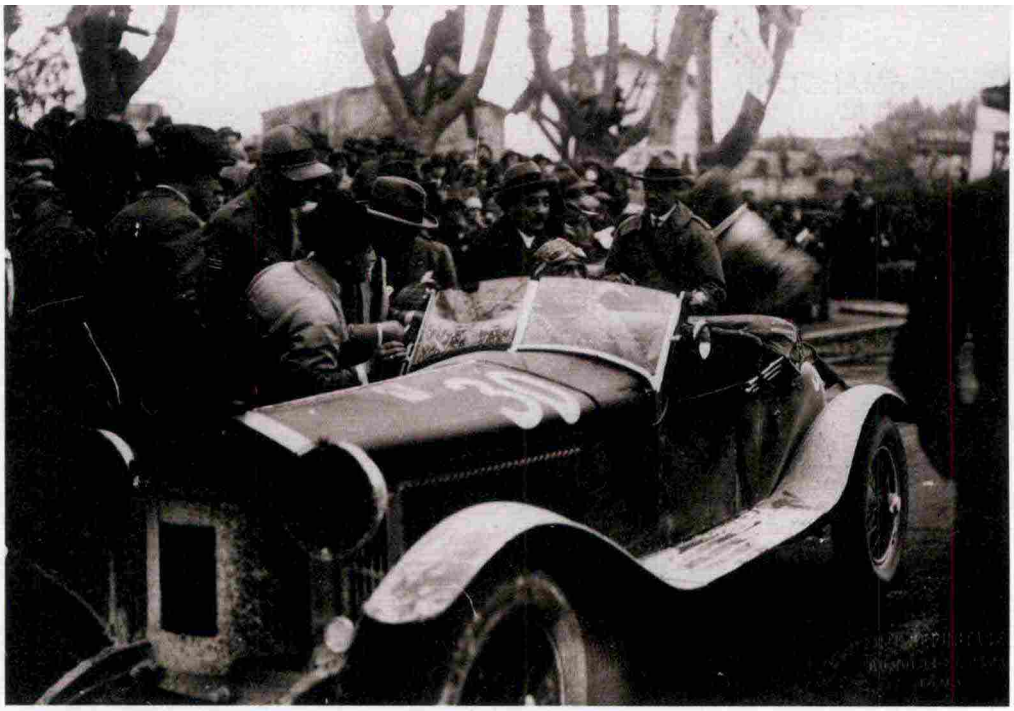
organizzatori: Giovanni Canestrini, Renzo Castagneto, Aymo Maggi e Franco Mazzotti. Solo Aymo pilota. Il primo era un giornalista, il secondo un appassionato motociclista, nobile il quarto con un portafogli gonfio. Brescia-Roma-Brescia il percorso. Ben 1.600 chilometri, mille miglia appunto. Prima parte attraverso la dorsale appenninica con Raticosa, Futa e Radicofani. Ritorno quasi tutto pianeggiante lambendo l'Adriatico e attraversando la pianura romagnola e veneta. Passaggio più a nord a Feltre, poi le "scalette di Primolano" prima del tuffo a Brescia passando per Vicenza e Verona. Settantasette i partenti. Tre OM 665 Superba ai primi tre posti. Macchine agili e affidabili, uscite dalla matita dell'ingegner Ottavio Fuscaldo. Minoia-Morandi chiusero davanti a Mario Danieli-Balestrero e Timo Danieli-Rosa alla media di 77,238 km/h. Nuvolari, con la Bianchi, decimo assoluto. La prima Alfa Romeo, settima, fu quella di Mercanti-Sozzi. Più veloci le Lancia di Strazza-Varallo e Pugno-Bergia e la Isotta Fraschini di Maggi-Maserati. Si rifarà l'anno successivo, la Casa del biscione, grazie al talentuoso Giuseppe Campari che in coppia con Ramponi alzò la media a 84,128 km orari nonostante la pioggia bersagliasse insistentemente i concorrenti. Guidava l'innovativa 6C 1500 SS spider Zagato progettata da Vittorio Jano. Alle sue spalle si piazzarono la OM di Mazzotti-Rona e la Lancia di Strazza-Varallo. Solo decimo Minoia. A Roma erano in testa le Bugatti di Nuvolari, Bordino e Brilli Peri. Persero il vantaggio accumulato. Il conte fiorentino, 35 anni, finì sesto. Campari ci prese gusto e fece sua anche la terza edizione, in onda tra il 13 e il 14 aprile. L'Alfa gli affidò una più potente 6C 1750. I cavalli in più e la pioggia esaltarono il suo stile. Morandi-Rosa con la OM 665 SMM e Achille Varzi-Colombo su Alfa Romeo 6C 1750 spider Zagato non riuscirono a tenere il ritmo. Al giro di boa romano, però, al comando c'era la Maserati di Baconin Borzacchini con Campari a tre minuti e le OM ufficiali a più di mezz'ora nonostante l'adozione di un compressore Roots frontale per incrementare la potenza del due litri a sei cilindri. A Terni, osannato dalla sua gente, Baconin Borzacchini ruppe il cambio e Campari ebbe via libera per la doppietta anche se nell'ultima parte di gara Achille Varzi si scatenò segnando tempi record. Per la Casa milanese l'apoteosi: sette macchine tra le prime dieci. Salì ancora la media. "El negher", come era chiamato il vincitore per via della carnagione scura, sfiorò i novanta orari.

NUVOLARI OLTRE I CENTO ORARI

A superare il muro dei cento ci pensò, l'anno dopo, Tazio Nuvolari con al

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



TEMPI EROICI
Nell'altra pagina la partenza da Brescia e i vincitori del 1927 Minoia-Morandi in azione. A destra Giuseppe Campari, primo nel 1928, e sotto il passaggio da Savignano sul Rubicone.

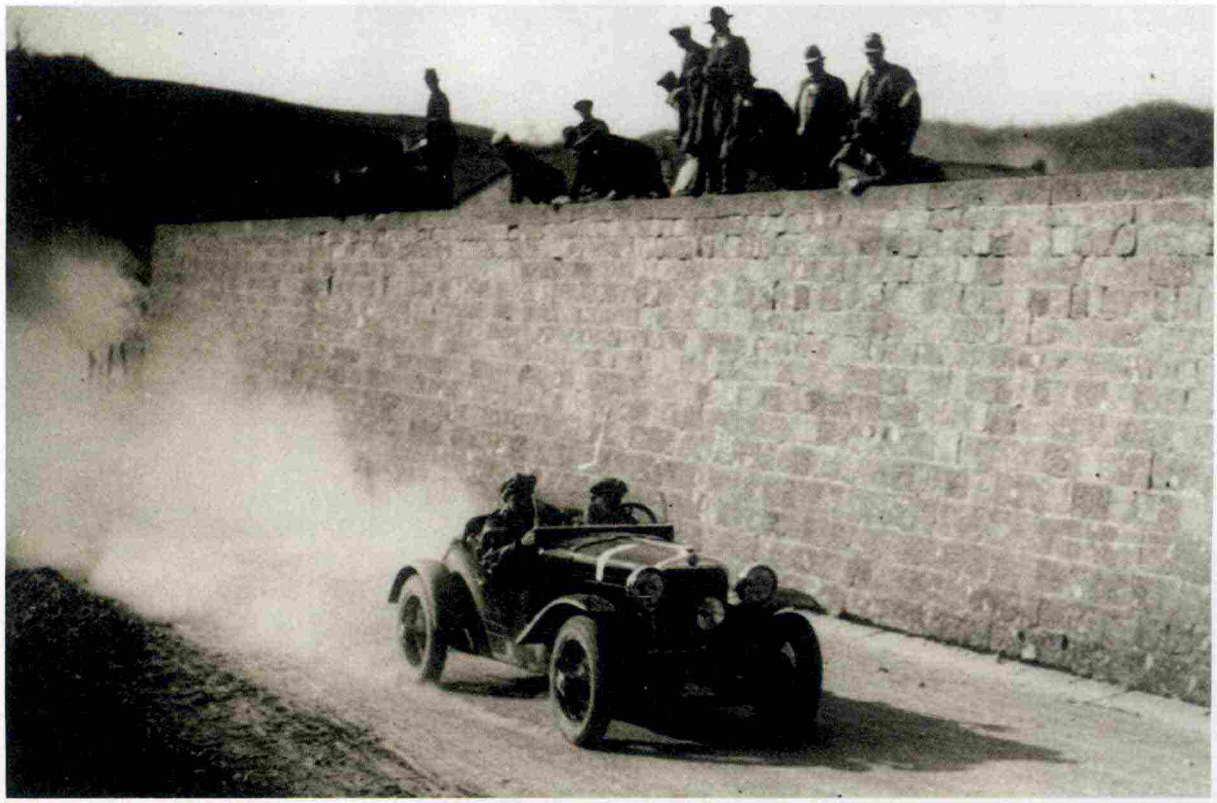
fianco Guidotti. La gara si disputò tra il 12 e il 13 aprile. Alla partenza pesò il vuoto lasciato da Gastone Brilli Peri, morto tragicamente un mese prima a Tripoli, nel corso delle prove del Gran Premio che s'era aggiudicato l'anno precedente. Quell'anno la Mercedes portò a Brescia la mastodontica SSK di 7.100 cc e 250 cavalli affidata a Rudolf Caracciola e Christian Werner ma fu l'Alfa Romeo a dominare. All'inizio prese il largo la Maserati, con Luigi Arcangeli, ma cedette il motore poco dopo Bologna. Appennino traditore pure per la Mercedes. L'Alfa Romeo, modificati telaio, motore e carrozzeria delle auto ufficiali, divenne padrona della situazione e Jano ebbe il suo gran daffare per tenere a bada i piloti. La rivalità tra Nuvolari e Varzi esplose e i due se le suonarono di santa ragione, correndo sugli stessi tempi. Al secondo passaggio per Bologna erano divisi da sette minuti. Il mantovano, anzichè controllare l'avversario, gli diede una caccia spietata e tra Verona e Brescia, col traguardo ormai in vista, riuscì a superarlo. Alla partenza il milanese era scattato dieci minuti prima. Il folle ritmo imposto alla corsa permise a "Nivola" di vincere la Mille Miglia in 16.18'59" a 100,450 km/h. Varzi-Canavesi impiegarono 16.29'51". Terzi assoluti Campari-Marinoni.

CARACCIOLA SOTTO L'ACQUA

Nebbia e pioggia caratterizzarono la Mille Miglia del 1931, vinta da Rudolf Caracciola con la Mercedes SSKL sovralimentata. A dirigere il corpulento pilota c'era Alfred Neubauer. Un calvario la corsa di Nuvolari e Arcangeli alle prese con pneumatici che perdevano il battistrada. L'esito rimase incerto sino a Treviso, quando passò a condurre Caracciola. Borzacchini s'era scatenato sulle strade della sua Umbria. Fuori Arcangeli dalle parti di Verona, l'onore dell'Alfa Romeo fu salvato dalla 1750 di Campari-Marinoni che chiusero secondi anticipando Morandi-Rosa con la OM. Solo nono Nuvolari, azzoppato dal distacco di una balestra. Caracciola migliorò il record fissandolo a 101,147 km/h. Finalmente il sole nella sesta edizione, 9 e 10 aprile 1932, letteralmente dominata dall'Alfa Romeo che riuscì a imporre ben nove macchine tra le prime dieci. Solo la Lancia di Strazza-Gismondi, ottava assoluta, ruppe l'egemonia della Casa del Portello. Borzacchini, che due anni prima aveva cambiato il nome "Baconin", ispirato all'anarchico Mighail Bakunin, considerandolo troppo ingombrante per l'epoca, in Mario Umberto, vinse a

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



oltre 109 orari precedendo Trossi-Brivio e Scarfiotti-D'Ippolito. La rottura del motore bloccò Caracciola che al primo controllo di Bologna viaggiava gomito a gomito con Nuvolari e Varzi. Solo 15" fra i tre scatenati piloti. Nessuno però concluse la Mille Miglia. Achille Varzi fu fermato da un foro al serbatoio della sua Bugatti, Nuvolari uscì di strada a Firenze mentre si distraeva lanciando un'occhiata all'Alfa Romeo 8C di Ghersi-Ramponi ferma.

IL BIS DI "NIVOLA"

Ancora Nuvolari nel 1933 (8 e 9 aprile), stavolta assieme al meccanico Compagnoni. L'Alfa Romeo ingorda prese tutto: dieci vetture nei primi dieci posti ma la Casa non era presente ufficialmente. All'inizio dell'anno, infatti, aveva deciso di ritirarsi momentaneamente dalle competizioni. L'occasione fu ghiotta per Enzo Ferrari che, fondata la sua scuderia nel 1929, si presentò al via con uno squadrone formato da Nuvolari-Compagnoni, Borzacchini-Lucchi, Taruffi-Pellegrini e Trossi-Brivio. Le auto erano tre 8C 2300 uscite dalle officine del Portello e una assemblata col materiale che Ferrari aveva in casa, siglata S.F. Nuvolari avrebbe voluto migliorare il record ma Enzo Ferrari, categorico, gli impose di non rischiare. Borzacchini fece da lepre passando solitario a Roma. In Umbria, però, bruciò la guarnizione della testa e il mantovano prese il comando e lo difese nonostante due forature. Al traguardo precedette Castelbarco-Cortese e Taruffi-Pellegrini. Sotto la pioggia, con gom-

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GRANDI NOMI
Nell'altra pagina la Fiat 509S di Rossi-Battioni nel 1929 e gli organizzatori Mazzotti e Maggi nello stesso anno. A destra l'Alfa di Nuvolari nel 1930 e, in basso, Caracciola con la Mercedes un anno dopo.

me intagliate appositamente. Achille Varzi firmò l'edizione 1934, prendendosi così la rivincita su Nuvolari. Battuto anche Chiron, terzo. Tutti su Alfa Romeo. Sensibilmente migliorata la media generale, portata a 114,307 km orari. Nato nel 1904 a Galliate, Varzi era il terzogenito di un industriale tessile. Aveva 12 anni meno di Tazio e un piede pesantissimo. Epici i duelli tra i due, amici lontani dalle piste ma come cane e gatto in corsa.

PINTACUDA, IL FANTINO

L'ora di Carlo Maria Pintacuda, nato a Firenze allo spuntare del secolo scorso, scoccò nel 1935 quando al volante di una Alfa Romeo tipo B 2900 e il marchese Alessandro Della Stufa, un amico, al fianco, vinse la corsa in 14.04'47" lasciandosi alle spalle le 8C 2600 Monza di Tadini-Chiari e Battaglia-Tuffanelli. Piccolo ed esile, mantenne la stessa media di Varzi, migliorandola solo oltre la virgola: 114,753 km/h. Il vincitore dell'anno prima, che puntava al bis, fu messo fuori gioco da problemi di lubrificazione alla sua 6C/34. Antonio Brivio Sforza, biellese di nobile casato, vinse il 5 aprile 1936, con un'Alfa 8C 2900 A gestita dalla Scuderia Ferrari che schierava inoltre Nino Farina e Carlo Pintacuda. Nel 1932 s'era assicurato la 24 Ore di Spa mentre nel 1933 e 1935 tagliò per primo il traguardo della Targa Florio. Ad aprire le partenze fu l'attrice Mimì Aymler con una Fiat 508 Balilla alimentata a gasogeno. Se nel 1929, al volante di una Lancia Lambda si era classificata 29ª assoluta, quell'anno si ritirò. Clemente Biondetti partì all'attacco con la Tipo B, in testa a Bologna, Firenze e Roma, inseguito da Pintacuda. Ma problemi alle gomme lo retrocessero mentre Pintacuda pagò dazio a Monteroni per l'inceppamento di un carburatore. Brivio Sforza sferrò il suo attacco dopo Perugia, portando ad oltre 14 minuti il vantaggio su Giuseppe Farina, affiancato da Meazza. Il distacco calò negli ultimi chilometri quando le bizze dell'impianto elettrico lo lasciarono senza fari. Tra i due, alla fine, appena 32". Incredibile la media: 121,622 km orari. Terza piazza per Pintacuda-Stefani con 15' di vantaggio su Biondetti-Cerasa. Pioggia e nevischio sulla MM del 1937 dove tornò prepotentemente alla ribalta Pintacuda in coppia con

163757
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

AMARCORD
LA MILLE MIGLIA

Mambelli. La guerra d'Africa s'era appena conclusa, il clima euforico. Enzo Ferrari schierò tre Alfa 8C 2900 A per Biondetti-Mazzetti, Farina-Meazza e Pintacuda-Mambelli. Dalla Francia arrivarono la Talbot T150 sei cilindri di 4.000 cc e la Delahaye 135 MS, inferiori di potenza rispetto alle italiane, ma temibili per via della pioggia che annulla le cavallerie. Farina e Biondetti accusarono problemi quasi subito e il piccolo toscano, che gli amici chiamavano Pinta, ne approfittò per passare a condurre. Una corsa a senso unico anche se verso l'arrivo, come Brivio l'anno precedente, dovette fare i conti con l'impianto elettrico. Sul traguardo bresciano anticipò Farina e la Delahaye di Shell-Carriere. Quarto assoluto Ercole Boratto, affiancato da Giovanni Battista Guidotti, su Alfa Romeo 6C 2300 BMM berlinetta Touring. Era l'autista personale di Mussolini.

STRAGE A BOLOGNA

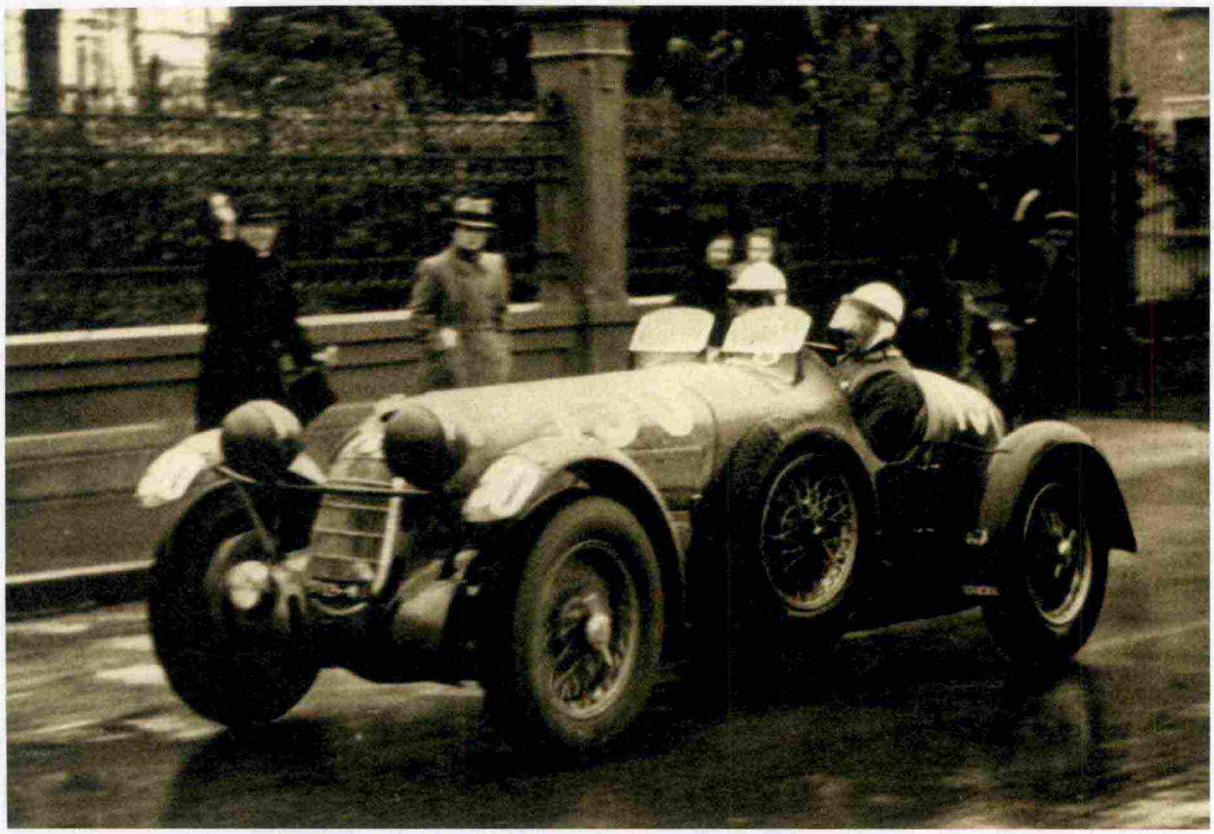
Edizione numero 12 il 3 aprile del '38. Il percorso, modificato, molto più veloce. Invariata la prima parte Brescia-Piacenza-Bologna-Firenze, il tracciato toccò Pisa e Livorno e, seguendo l'Aurelia, Roma per l'inversione e il ritorno alla base. Ferrari presentò uno squadrone, cinque i rappresentanti della Maserati. La sfida fu subito velocissima. A Bologna Pintacuda con l'Alfa 8C 2900 B precedette tutti ad oltre 178 orari e mantenne il comando anche a Roma. Biondetti, che disponeva di un motore tipo 308 con 295 CV da Gran Prix, sorpassò il concittadino, infastidito da noie ai freni, poco oltre il giro di boa. Il duello durò sino a Brescia. Vinse Clemente Biondetti. Terza piazza per Dusio-Boninsegni. Tutti su Alfa Romeo. Impressionante la nuova media: 135,391 km orari. La gara fu funestata da un gravissimo incidente. Durante il secondo passaggio da Bologna, la Lancia Aprilia di Bruzzo-Mignanego finì tra la folla, falciando dieci spettatori (sette i bambini) e ferendone ventitrè. Il Governo decretò la fine della corsa.

RIPRESA IN CIRCUITO

Saltato il 1939, il circo si rimise in marcia il 28 aprile dell'anno successivo mentre soffiavano venti di guerra. Invece del classico percorso gli organizzatori proposero il triangolo Brescia-Cremona-Mantova di 165 chilometri, pianeggianti e velocissimi. Nove le tornate previste per 1.485 chilometri. Vietati i motori sovralimentati. Al via si presentarono in 75, suddivisi in cinque classi. Per la più piccola, fino a 750 cc, un giro in meno. La Bmw 328 berlinetta Touring ipotecò l'alloro con il barone tedesco Hunschke von Hanstein,

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



IL FIORENTINO VELOCE
Nell'altra pagina la Fiat 508CS Compressore di La Porta-Bricchi nel 1936 e sopra Pintacuda-Mambelli, vincitori l'anno dopo con l'Alfa Romeo 8C 2900A.

affiancato da Baumer, già al terzo passaggio record (174,102 km orari). Farina con l'Alfa 6C 2500 SS spider riuscì ad agguantare l'argento staccato di oltre 15'. Bronzo per la Bmw di Brudes-Roese che precedette Biondetti-Stefani e le vetture gemelle di Briem-Richter e Wencher-Scholtz. Sarà l'edizione più veloce di sempre: 166,723 km/h. Oro colato per il Führer con la fissa della razza ariana.

IL RITORNO DI TAZIO

La guerra spense i motori e stravolse il mondo. Spazzati regime e monarchia, il 20 e 21 giugno del 1947 la Mille Miglia ritornò in versione classica. Nuovo il senso di marcia. Prima si scese lungo l'Adriatico poi si salì a Pisa e quindi Firenze, Bologna, Asti, Torino, Milano e Brescia: addirittura 1.826 i chilometri. Entrò in gioco la Ferrari che Farina, un mese prima aveva portato al debutto ufficiale. Esordio anche per la Cisitalia, fondata da Pietro Dusio, con Tazio Nuvolari, ancora velocissimo e combattivo nonostante l'età, 55 anni, e il fisico debilitato. A vincere, però, fu la "vecchia" e cara Alfa 8 C 2900 B berlina Touring del 1938, del bresciano Emilio Romano che aveva eliminato il compressore, vietato dai nuovi regolamenti, e montato quattro carburatori. Alle verifiche Romano incontrò Biondetti, appiedato, e lo ingaggiò seduta stante. A sorprendere fu Nuvolari, che a Roma guidava la classifica con la Cisitalia 202 Smm spider. Il mantovano tenne la testa sino ad Asti. Sotto un violentissimo temporale dovette cedere a Romano-Biondetti (il pilota era quest'ultimo) perchè la spider era sballottata come una barca in balia dell'acqua. L'inedita coppia vinse ma Nuvolari fu osannato come poche altre volte. Terzo posto per Bernabei-Pacini su Cisitalia 202 MM berlinetta "cassone".

ECCO I MARZOTTO

Ancora pioggia a martellare i concorrenti nell'edizione del 2 maggio 1948. La Ferrari, con cinque "166", una delle quali affidata a Nuvolari, partì coi favori del pronostico. L'Alfa affidò le sue 6C 2500 Competizione a Sanesi-Sala e Rol-Gaboardi. Cinque anche le Maserati A6 GCS capitanate da Alberto Ascari. Debuttarono i fratelli Marzotto con due Lancia Aprilia: sulla prima Vittorio e Paolo, sulla seconda Giannino e Umberto. Ascari andò subito al comando, poi lo sorpassò Cortese, quindi prese la testa Taruffi con la Cisitalia. Ma l'incredibile Nuvolari mise tutti sull'attenti a Roma con 22' di vantaggio su Biondetti-Navone. La folla impazzì. Tra Firenze e Bologna il divario crebbe a 29' pur con la mac-

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

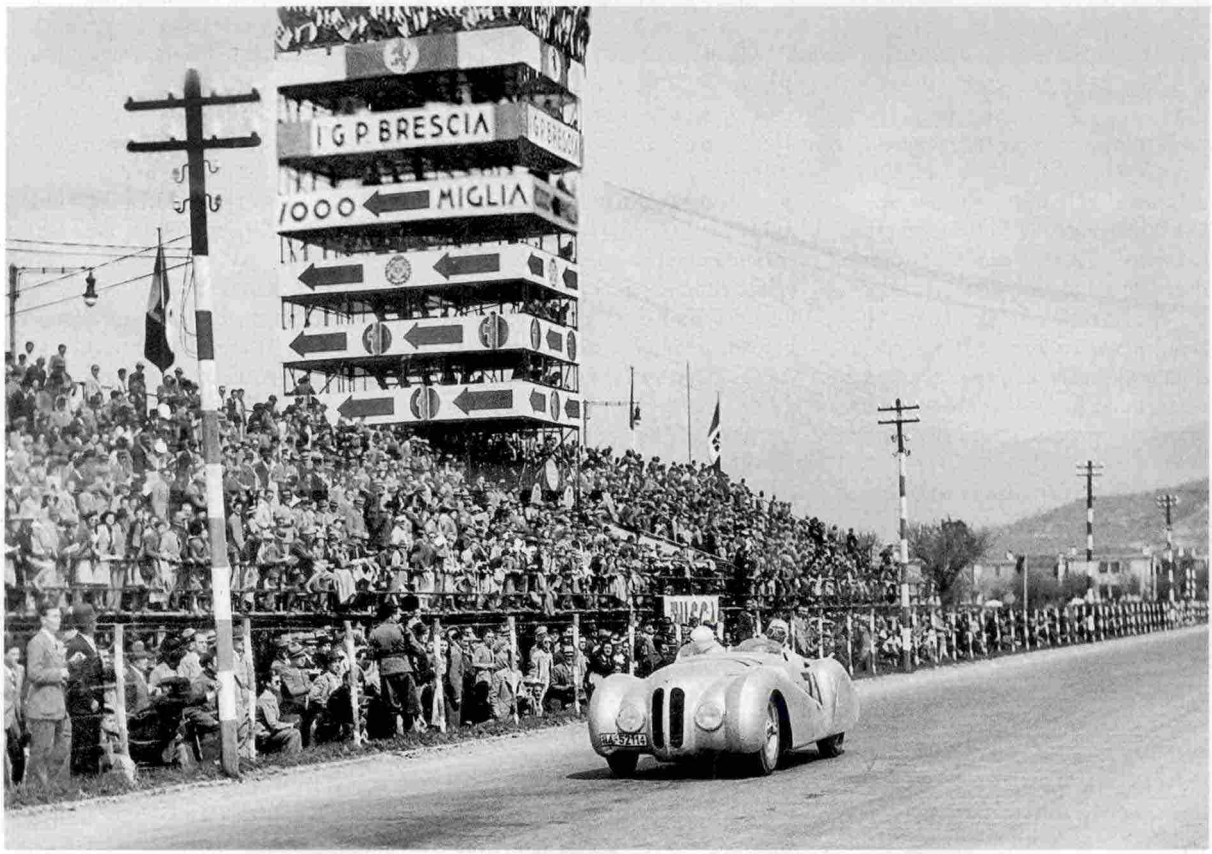
china che seminava i pezzi. Il sogno s'interruppe a Reggio Emilia per il cedimento di una balestra. Biondetti ebbe così la strada spalancata verso il terzo successo anche se tra Piacenza e Torino a condurre passarono Piero e Carlo Dusio con la loro Cisitalia, poi stoppati da un guasto. Biondetti vinse con un vantaggio impressionante, poco meno di un'ora e mezzo, su Comirato affiancato dalla moglie Lia Dumas, su Fiat 1100 S preparata nell'officina padovana. Al terzo posto la Fiat 1100 S berlinetta di Apruzzi. Ventottesimi Giannino e Umberto Marzotto; ko Vittorio e Paolo.

IL POKER DI BIONDETTI

Clemente Biondetti calò il poker l'anno dopo, il 24 aprile, mettendo in riga la bellezza di 303 partenti. Il pilota toscano di madre veneta era il capitano della Ferrari che schierava pure Taruffi-Nicolini e Bonetto-Carpani, tutti su 166 MM barchetta Touring. Outsider di lusso Cortese-Besana e i biellesi Bracco-Maglioli. Alfa 2500 Freccia d'oro per Sanesi-Venturi. Il torinese Rol guidava l'Alfa sperimentale 6 cilindri di 2.500 cc berlinetta con la quale aveva sfiorato il successo nel Giro di Sicilia. Due Lancia Aprilia per Giannino e Umberto Marzotto. I fratelli Maserati, ceduta l'azienda alla famiglia Orsi, schierarono le nuove Osca. Felice Bonetto partì a razzo e a Roma precedette Taruffi, Biondetti e il sorprendente Rol. Problemi ai freni lo rallentarono nella risalita. Taruffi passò in testa mentre Biondetti controllava. La corsa del romano finì a Ravenna e la Mille Miglia passò nelle salde mani del toscano, ormai 51enne, che dall'alto della sua esperienza chiuse la sfida a 131,456 km/h, infliggendo a Bonetto e Rol rispettivamente 28 e 44 minuti di distacco. Quarti Auricchio-Bozzini con una Fiat 1100 berlinetta e quinti Scagliarini-Maggio (Abarth 204 berlinetta).

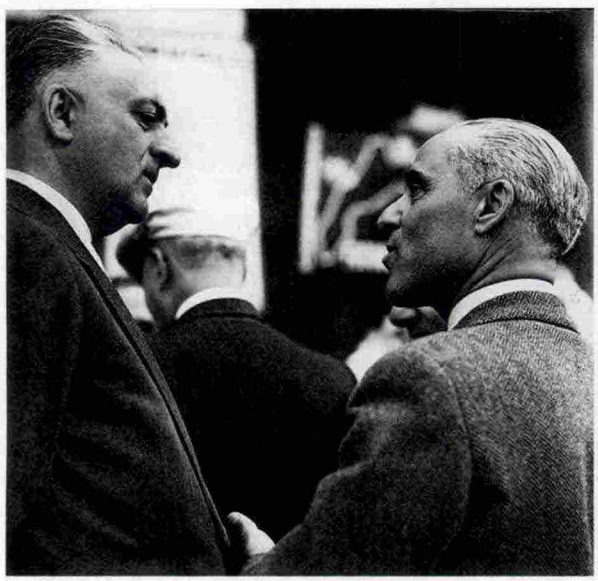
SEDICI FERRARI

Cambiò ancora il percorso nel 1950 (Brescia-Padova-Ferrara-Rimini-Pescara-Popoli-L'Aquila-Terni-Roma-Civitavecchia-Livorno-Firenze-Bologna-Parma-Piacenza) e gli iscritti sfiorarono quota 500 anche se al via saranno poco meno di 400. Si corse ancora su strade aperte al traffico. Sedici le Ferrari in campo, quattro per i fratelli Marzotto. E proprio Giannino, in coppia con l'amico Marco Crosara, vinse la Mille Miglia con la Touring Le Mans berlinetta. La gara bersagliata dalla pioggia vide il vicentino subito in testa. A Pescara però il comando passò a Villoresi con Marzotto, Dorino Serafini e Ascari (alle prese con gomme poco performanti) in scia. Il conte riprese la testa a Roma e non la mollò più. Oltre all'acqua i piloti dovettero fare i conti anche con la neve sull'Appennino. Enzo Ferrari diede l'ordine di congelare le posizioni. Giannino Marzotto, primo assoluto, aveva 22



163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



IL SIGNORE DI MARANELLO
Nell'altra pagina Wencher-Scholz, sesti con la Bmw nell'edizione 1940, disputata su un circuito lungo oltre 160 km. Sopra Enzo Ferrari con Tazio Nuvolari ed a destra con il conte Giannino Marzotto.

anni, il più giovane di sempre. Serafini, un passato da motociclista, arrivò a Brescia 7'38" dopo. Juan Manuel Fangio, all'esordio, su Alfa Romeo 2500 in coppia con Augusto Zanardi, chiuse terzo a 22'45". Quarto Giovanni Bracco. Dopo il controllo de L'Aquila l'argentino era rimasto senza freni. Sette giorni prima s'era imposto sul circuito di Ospedaletti, a Sanremo. Umberto Marzotto, con il futuro produttore cinematografico Franco Cristaldi al suo fianco, si schiantò contro un albero poco prima di Verona, spezzando in due la Ferrari. Entrambi se la cavarono senza grosse conseguenze.

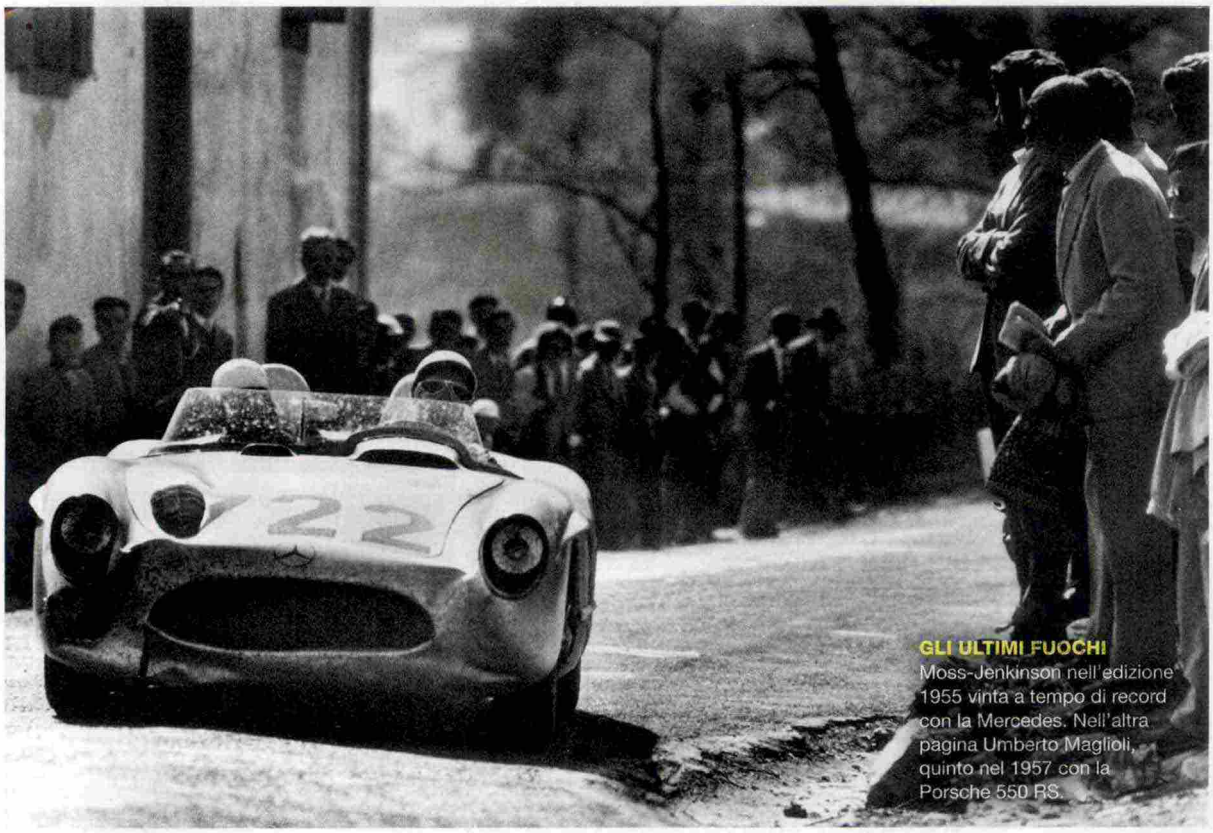
VILLORESI SENZA MARCE

Il predominio Ferrari durò anche l'anno successivo quando a salire sul podio fu Gigi Villoresi, su 340 Berlinetta Vignale in coppia con Cassani. Appena partiti, Alberto Ascari fu protagonista di un incidente. Accecato dai fari di una vettura il cui guidatore voleva leggere i numeri dei concorrenti, finì fuori strada travolgendo uno spettatore. Giannino Marzotto prese subito il largo con la Ferrari 212 Export "ovetto", braccato da Villoresi e Serafini, ma la fuga durò poco. Si ritirò a Fano, imitato poco più avanti dal fratello Vittorio. Fuori strada pure Dorino Serafini, ferito gravemente. Villoresi passò in testa, inseguito da Bracco su Aurelia B 20 e Bordoni con una Osca 1100. Riuscito a continuare la gara, dopo un botto potentissimo a Ferrara, Villoresi si trovò a dover scalare Futa e Raticosa senza seconda e terza marcia. Bracco si fece sotto ma nei lunghi rettifili della pianura padana la Ferrari riprese il largo. Villoresi chiuse in 12.50'18", a 121,822 km/h di media, distanziando Bracco di 19'56". Al terzo posto Scotti-Ruspaggiari su Ferrari 212 Export spider Motto. Eugenio Castellotti, al debutto con una Ferrari 166 MM della Scuderia Guastalla, afflitto da un sacco di noie, finì cinquantesimo. Quarto, invece, Paolo Marzotto il più giovane dei quattro "conti correnti", con l'asso dell'aviazione Marino Marini su Ferrari 166 MM al fianco. Resa per Stirling Moss con una Jaguar XK 20.

OLTRE 600 EQUIPAGGI

Nel 1952, con le iscrizioni schizzate a oltre quota 600, l'oro toccò a Giovanni Bracco su Ferrari 250 S. Oltre ai soliti, collaudatissimi avversari, dovette lottare anche con lo squadrone Mercedes, calato in Italia con tre nuovissime "frecce d'argento", vale a dire le 300 SL ad ala di gabbiano, affidate al veterano Rudolf Caracciola, vincitore nel 1931, Hermann Lang e Karl Kling. In campo anche la Jaguar C Type di Moss con freni a disco e le Porsche. Bracco partì a razzo, inseguito da Kling e Vittorio Marzotto. Il tedesco prese il comando a L'Aquila mentre Castellotti andava per farfalle poco prima di Roma. A Siena, però, Taruffi riuscì a passare Kling e a distanziarlo di due minuti mentre Bracco inseguiva a oltre 9'. Durò poco. Tra Siena e Firenze si ruppe la trasmissione e il pilota della Mercedes ritornò in testa con sei minuti su Bracco. Il biellese non si diede per vinto. Spinse come un forsennato e a Bologna si ritrovò primo. Formidabile, tenne la posizione sino al traguardo, raggiunto a 128,591 di media. Kling chiuse secondo a quattro minuti e mezzo e Fagioli-Borghi con la Lancia Aurelia guadagnarono il bronzo davanti a Caracciola.

163757
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



GLI ULTIMI FUOCHI
Moss-Jenkinson nell'edizione 1955 vinta a tempo di record con la Mercedes. Nell'altra pagina Umberto Maglioli, quinto nel 1957 con la Porsche 550 RS.

RIECCO GIANNINO

Nel 1953 torna Giannino Marzotto. Il giovanotto con la Ferrari 340 spider Vignale di 4.100 cc e 300 cavalli, dovette guardarsi da Consalvo Sanesi e Nino Farina nelle prime ore mentre salutavano la compagnia Moss, Valenzano, Villoresi e Taruffi. La selezione spietata. Si fermarono anche Castellotti, Hawthorn e Farina. A Roma passò primo Kling a 155 di media, con 40" su Fangio (Alfa Romeo 3500), in attesa sornione. Terzo Giannino, poi Bracco e Bonetto. Ma il pilota teutonico s'arrese poco più avanti e l'argentino passò in testa a Siena, inseguito da Giannino e Paolo Marzotto. Tra la Futa e la Raticosa, prima di piombare su Bologna, Giannino compì un capolavoro con curve tracciate "trigonometricamente", complice lo sterzo dell'Alfa che spedì momentaneamente Fangio fuori strada. Marzotto passò così per primo sotto lo striscione precedendo di dodici minuti Fangio e poi Bonetto con la Lancia D 20 berlinetta Pininfarina. Quarto finì Tom Cole con la Ferrari 340 MM spider Vignale. Quinto Parnell su Aston Martin e sesto Emilio Giletti, papà del conduttore televisivo Massimo, con la Maserati 2000.

1954. L'ELASTICO DEL CALZINO

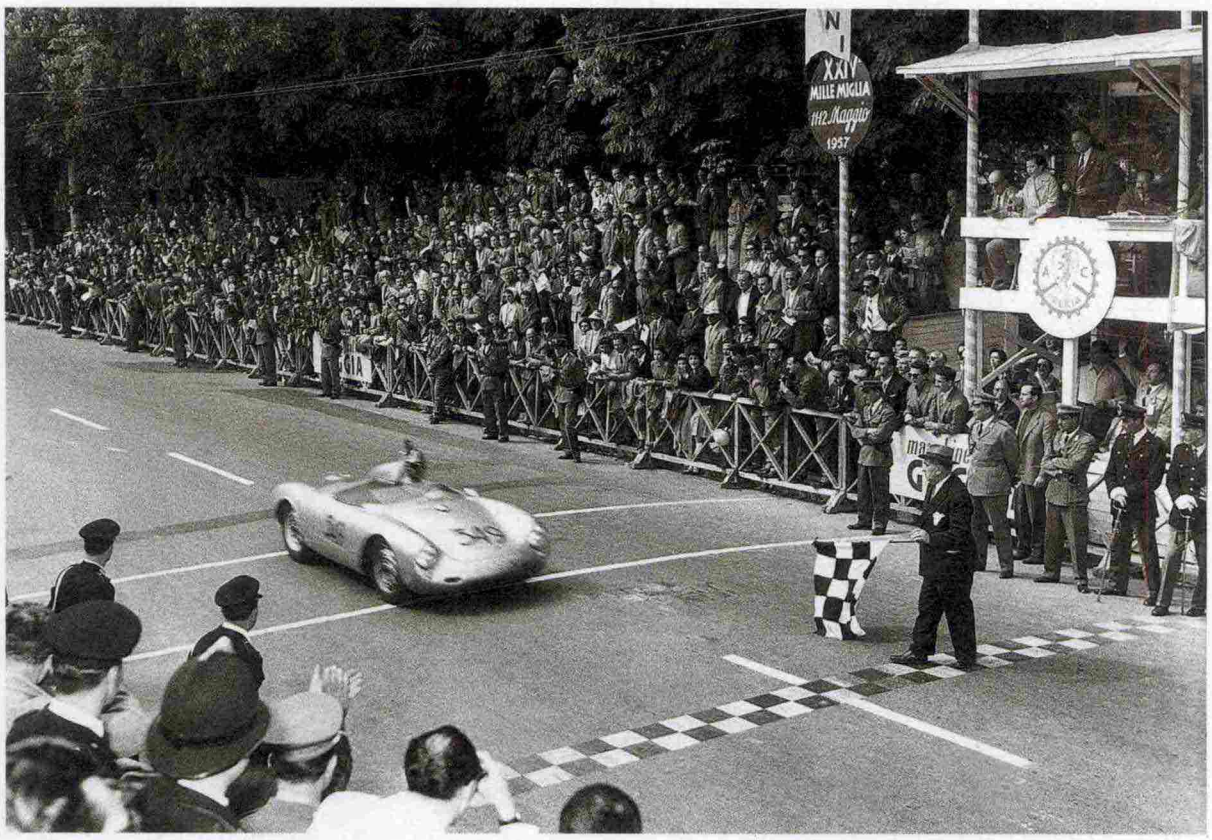
Tutti aspettavano Giannino ma fu l'onorevole Vittorio Marzotto (era stato eletto poco tempo prima) a sfiorare il successo nell'edizione 1954. In coppia con la giovanissima cognata Gioia Tortima, che lo fece ammattire pur di avere il sedile di Marco Crosara, Giannino Marzotto fu costretto a ritirarsi perchè a mano a mano che procedeva verso Roma la sua Ferrari seminava pezzi lungo la strada. La gara fu vinta dalla Lancia D 24 spider Pininfarina di Alberto Ascari, fino a Roma alle spalle di Taruffi che viaggiava su medie record. Il cambio avvenne a Vetralla perchè il battistrada, chiuso da un concorrente più lento in fase di sorpasso, finì fuori. Trovatosi capofila, Ascari andò in crisi quando s'accorse che il comando del gas non ritornava. Sostituì la molla rotta con l'elastico di un calzino. Fuori tra Firenze e Bologna anche Paolo Marzotto, abbandonato dal cambio, il duello più emozionante per la conquista del secondo posto fu quello ingaggiato da Vittorio Marzotto (Ferrari 500 Mondial spider Scaglietti) e Luigi Musso (Maserati A6 GCS/53). Ebbe la meglio il primo per l'inezia di nove secondi.

MEDIA RECORD DI MOSS

Il 1955 sarà ricordato per la media record, 157,650 km orari, del vincitore Stirling Moss affiancato dal giornalista Denis Jenkinson sulla Mercedes 300 SRL, motore otto cilindri di 2.982 cc e 310 CV derivato dalla Formula 1. Il duello inizialmente fu tra l'inglese e Castellotti con la Ferrari. L'italiano riuscì a raggiungere Moss, scattato un minuto prima di lui, a Padova. A Ravenna transitò in

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



testa all'incredibile media di 192,414 orari. Due forature e noie al motore lo costrinsero purtroppo al ritiro. Moss riprese il comando, lo cedette a Taruffi a Pescara e lo riconquistò a L'Aquila. Un'altalena continua ed incertissima. Dopo Roma, Kling finì contro un albero mentre Taruffi avvicinava Moss. Quando lo ebbe finalmente a a tiro, la Ferrari cedette. L'inglese mantenne così la testa sino a Brescia. Perdisa cercò di strappare la seconda piazza a Fangio ma sul più bello fu abbandonato dal cambio della sua Maserati. Al traguardo primo e secondo posto per le Mercedes di Moss e Fangio. Terza la Ferrari di Maglioli, quarta la Maserati di Giardini.

CINQUINA FERRARI

La Mercedes, sulla via del ritiro dopo aver conquistato i mondiali di F1 e Marche sport, si ripresentò a Brescia nel 1956 per bissare il successo dell'anno prima. La Mille Miglia, invece, premiò con una splendida cinquina la Ferrari, sotto la sferza della pioggia e le raffiche del vento. Eugenio Castellotti, al volante della 290 MM, s'impose di prepotenza tracciando sin dai primi chilometri la sua strategia. Il lodigiano, fidanzato della soubrette Delia Scala, passò come un fulmine a Padova e a Ravenna, lasciando il comando a Taruffi a Forlì. Durò poco. Con l'abitacolo della sua Ferrari allagato, "Volpe argentata" finì fuori strada. Riprese la testa Castellotti, seguito da Von Trips su Mercedes, Collins, Fangio, Moss e Musso. Mentre la pioggia continuava a martellare, Von Trips e Moss finirono fuori. A Roma, Castellotti passò a 154 di media con un vantaggio di 10 minuti su Collins, Riess, Fangio e Musso. Il campione non cedette un millimetro sulla dorsale appenninica e giunse vittorioso a Brescia a 137,442 km orari precedendo i compagni di marca Collins, Musso, Fangio e Gendebien. Ottimo il nono posto di Giulio Cabianca con la Osca.

GIÙ IL SIPARIO

Tripletta Ferrari nel 1957 ma sarà l'ultima Mille Miglia. A Guidizzolo, trenta chilometri da Brescia, la Ferrari 335 di Alfonso De Portago ed Edmund Nelson (un giornalista statunitense), azzoppata dallo scoppio di uno pneumatico falciò dieci spettatori prima di arrestare il volo impazzito in un fossato. Persero la vita anche il pilota e il navigatore. La vittoria andò a Piero Taruffi e anche per il romano fu l'ultima gara. Aveva infatti promesso alla moglie Isabella che in caso di successo alla Mille Miglia non avrebbe più gareggiato. Al secondo posto si classificò Wolfgang Berghe von Trips e al terzo Olivier Gendebien. Giorgio Scarlatti con la Maserati conquistò la quarta piazza precedendo la Porsche di Umberto Maglioli. Moss finì fuori dai giochi subito dopo il via per la rottura del pedale del freno. Alfonso De Portago, marchese, nato in Inghilterra, era stato anche campione di bob. Le sue ceneri furono sparse sulla pista di St. Moritz.

163757

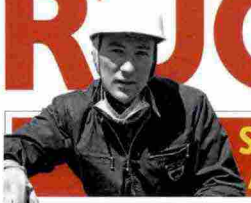
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 16

ED EditorialeDomus

PERIODICO MENSILE N° 377 **MAGGIO 2020** D.USC 01-05-2020 € 5,50 (ITALY ONLY)

RUOTECLASSICHE



STIRLING MOSS L'EROE DELLA MILLE MIGLIA È VOLATO VIA IL GIORNO DI PASQUA
ATTUALITÀ LE REGOLE PER LA CIRCOLAZIONE IN ITALIA E IL CONFRONTO CON L'EUROPA

FERRARI 250 GT

IL MONDO DI "PININ"

IN PIÙ

90 ANNI PININFARINA

I GRANDI UOMINI
LA LEGGE DELL'AERODINAMICA
FERRARI 275 GTB EX EASTWOOD

PROTAGONISTE
ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT
LA SEDUTTRICE

TEST A TEST
ABARTH 595, A112 58 HP
124 RALLY E RITMO 130 TC

IMPRESSIONI
FIAT DINO 2400 COUPÉ
UN GRAN RECUPERO

9 771121 532008 00377

GARAGE BREVETTO DOMINO SEMBRA UN GIOCO, MA È GENIALE PER SPOSTARE LE AUTO
LA REGINA PLYMOUTH BELVEDERE CONVERTIBLE: LO SGUARDO VERSO IL FUTURO

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

È AL MONDIALE CHE MANCA MOSS

Se n'è andato il giorno di Pasqua, a 90 anni, un protagonista assoluto delle corse. Il campione che non ha mai conquistato il titolo Piloti considerato, anche per questo, "il più grande dei perdenti". Ma la sua carriera è stata trionfale: ha vinto di tutto, con ogni macchina, con ogni tempo...

Testo di **Gianni Cancellieri**

Le statistiche sono inesorabili, esatte - quando lo sono - fino all'ottusità, loro e di chi se ne fida ciecamente: mi raccomando, se non sapete nuotare, non fate il bagno in un fiume dalla profondità "media" di mezzo metro. Sir Stirling Moss, scomparso ai vivi il giorno di Pasqua, ha avuto una carriera agonistica trionfale, ma nel campionato del mondo Piloti si è classificato consecutivamente quattro volte secondo e tre volte terzo ed è passato alla storia, nelle metafore dei media, come "il re senza corona" o "il più grande dei perdenti". Ha vinto di tutto, (in sintesi estrema: 529 gare, 212 successi) su percorsi stradali interminabili, circuiti veloci e tormentati, con ogni tempo, con ogni macchina, irresistibile ovunque, ma...

Ecco, propongo di ribaltare il discorso: è al Mondiale che "manca" lui, non il contrario. Peggio per il Mondiale. Le statistiche stiano ben chiuse e in ordine negli archivi e parlino solo se interpellate. E la leggenda canti la gloria degli eroi.

LUI E IL "MAESTRO"

Stirling Moss - icona fra le icone degli sport del motore - era un imberbe appena diciottenne quando esordì, nel 1947, e scalò rapidamente la china del successo. Nel 1955 andava verso i suoi 26 anni ed era già uno dei piloti più veloci del mondo. Certo, lo sapeva e gli faceva piacere, sia... saperlo sia vederselo "confermare" ovunque andasse, dai giornali, dai fan, dalle ragazze. La Mercedes non se lo lasciò scappare e lo pagò abbastanza da fargli dimenticare il... patriottismo con cui fin lì aveva scelto la stragrande maggior parte delle sue macchine: Cooper, HWM, Jaguar, Frazer Nash, Aston Martin, Morris, Kieft, Sunbeam, BRM, Era, Connaught, Humber, Lister... Si era concesso peraltro qualche "licenza" vittoriosa per Osca e Maserati, dimostrando che ciò che gli stava veramente a cuore era la competitività. Ma torniamo alla Mercedes, dove affiancò nientemeno che Juan Manuel Fangio, "il Maestro", diciott'anni più di lui e due titoli mondiali in tasca. Fangio lo prese a benvolere anche se non subito, come raccontò. Il giovanotto inglese aveva l'aria di pensare "e chi sarà mai questo Fangio?", che è poi quello che ogni pilota che va forte pensa dei suoi avversari. Senonché, diceva l'argentino, "mi salutava chiamandomi 'maestro', ma con un sorrisetto come se volesse sfottermi". Forse era vero, chissà. Comunque bastò poco a chiarire la cose: alla prima corsa, il G.P. d'Argentina, Moss per diversi giri seguì Fangio a breve distanza e si rese conto che quella che stava ammirando era autentica arte della guida, "real artistry in action", come poi ammise dando prova di possedere una virtù bella quanto rara: la lealtà. "E da quel giorno", disse Fangio, "quando mi chiamava 'Maestro' non faceva più quel sorrisetto. Anzi, mi sembrava di sentire la M maiuscola...".

Quel 1955 vide Moss conquistare la più

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

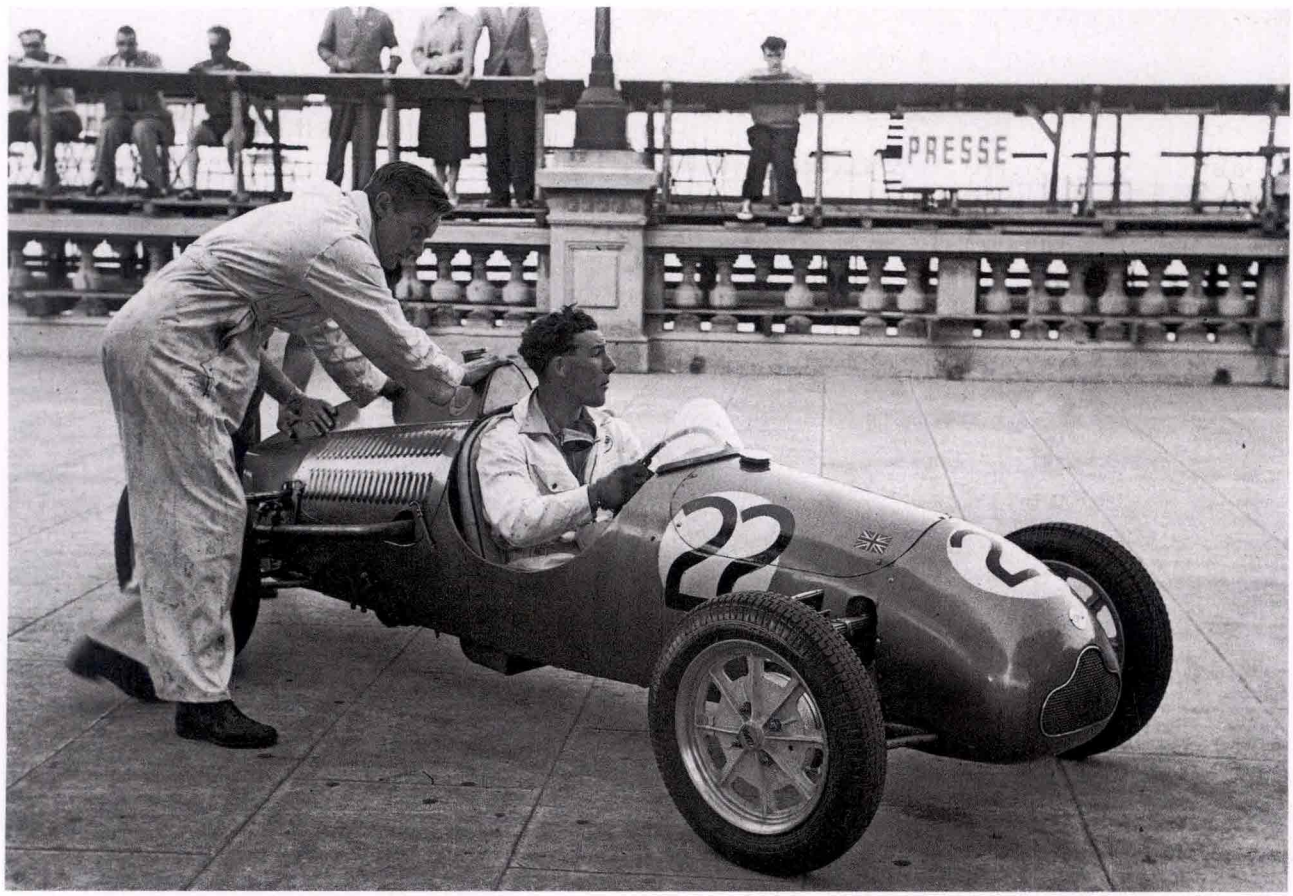
Pag. 18

Freccia d'argento
Sotto al titolo, Moss sulla Sopraelevata di Monza con la Mercedes W196 carenata, durante il G.P. d'Italia del 1955. Qui, un intenso primo piano giovanile.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Soprattutto nei primi anni scelse quasi sempre auto di marchi britannici, in un impeto di patriottismo. Ma sapeva bene che ciò che contava era vincere



memorabile delle sue vittorie, nella Mille Miglia, 1.597 km percorsi con la Mercedes 300 SLR in 10 ore 7 minuti 48 secondi, alla media di 157,650 km orari (primato imbattuto) avendo come navigatore al suo fianco il giornalista inglese Denis Jenkinson. Ma la sensazionale performance non si concluse sul traguardo di Brescia. Moss prese parte alla cena e alla premiazione dopodiché, a mezzanotte e un quarto, si rimise al volante di una berlina Mercedes 220 con accanto la sua fidanzata Sally Weston. I due viaggiarono tutta notte, al mattino fecero colazione a Monaco di Baviera e a mezzogiorno arrivarono a Stoccarda, alla sede della Daimler-Benz, per un pranzo con la direzione della Casa. Alle cinque e un quarto del pomeriggio ripartirono e arrivarono a Colonia - finalmente in un albergo - alle nove e un quarto di sera. Moss era rimasto sveglio per circa 40 ore, molte delle quali trascorse più o meno velocemente alla guida.

E sì, c'è una spiegazione. Prima del via, aveva accettato da Fangio una pillola da lui definita "magica", un cocktail (sembra) di amfetamine e alcaloidi, che (sembra) fosse in uso nei rally e, prima ancora, fra i piloti dei bombardieri. Moss non sapeva di che cosa si trattasse, né se l'assunzione di quelle sostanze fosse lecita o vietata: si fidò di Fangio e non trovò motivo di lamentarsi. Dopo quel giorno però non ne fece più uso e del resto Fangio non ne condivise mai più.

LEALE A PRESCINDERE

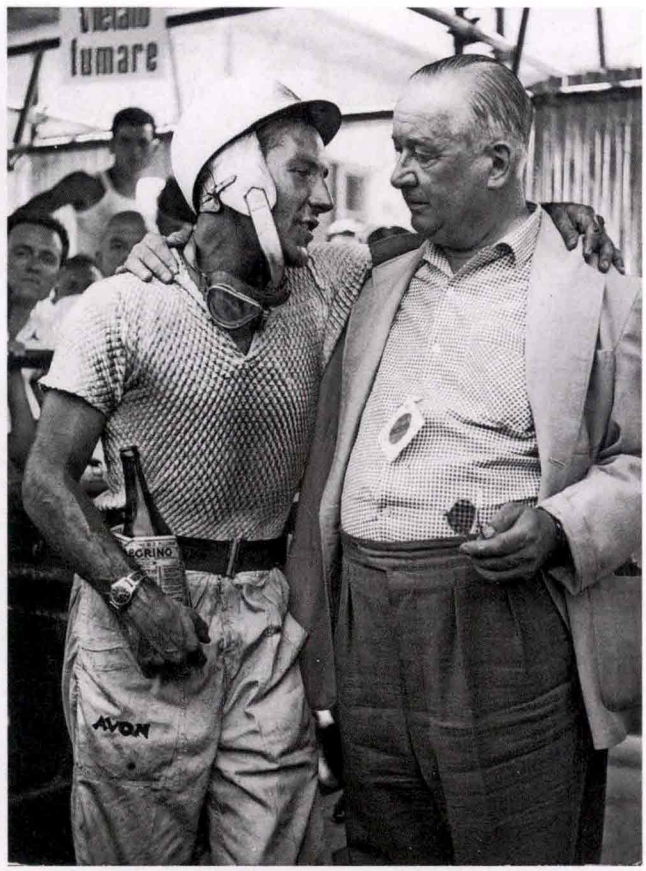
Fra i due grandi, il rapporto rimase sempre amichevole. Nel 1991, quando la Mercedes invitò mezzo mondo dell'automobile a Stoccarda per festeggiare gli ottant'anni dell'asso argentino, Moss gli rese un omaggio bellissimo: "Con le vetture Sport - disse - mi è accaduto qualche volta di far meglio di lui, ma con le monoposto era quasi impossibile. Molti mi hanno chiesto il perché di questo fatto e io ho saputo dare una sola risposta: non sono mai riuscito a stargli abbastanza vicino per capire come facesse ad andare così forte!".

Lealtà, si diceva. Beh, c'è un episodio che non tutti conoscono e che a tale proposito la dice proprio lunga. Nel Mondiale 1958, con la Cooper e con la Vanwall, lottò accanitamente per il titolo iridato contro la Ferrari di Mike Hawthorn, ma invano: alla fine perse per un solo punto. Dopo il G.P. del Portogallo, da lui vinto, andò a protestare con la giuria che voleva squalificare Hawthorn, secondo classificato, perché aveva infilato una via di fuga ed era "rientrato in pista contromano". Si incavolò proprio, Moss, e disse che Hawthorn lui l'aveva visto: non era andato contromano sul circuito, ma nella via di fuga, senza mettere in pericolo nessuno. Hawthorn fu riammesso in classifica e il titolo lo vinse grazie anche a quei preziosi sei punti. "Ma per me - disse Stirling - quella era la cosa giusta da fare. Mike non stava barando, non aveva infranto alcuna regola. Certo, perdetti il titolo anche per quel motivo, ma la cosa non mi sconvolse, perché lo sport lo concepivamo così. Non era un business, allora, anche se io campavo di quello, e piuttosto bene".

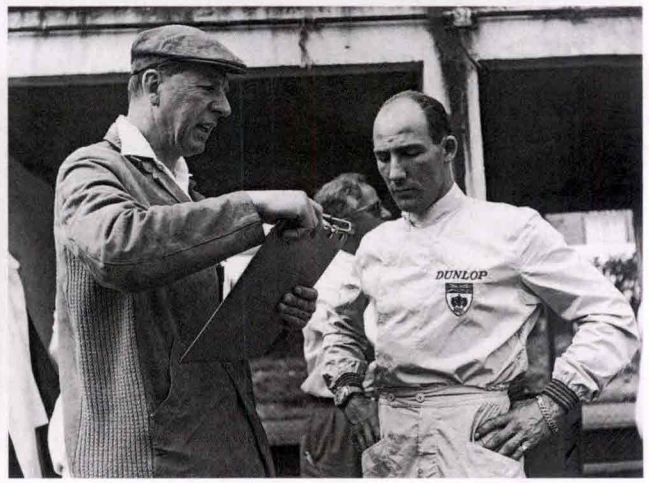
Gareggiò anche con delle Ferrari, collezionando una dozzina di successi in Europa e in

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Vetture Sport e monoposto
Nell'altra pagina, con la Cooper-Jap di F. 3. In alto, alla 24 Ore di Le Mans 1951 su Jaguar C Type; sopra, alla 500 km di Monza del 1958 con la Maserati Eldorado; a destra, al G.P. di Pescara del 1957, vittorioso sulla Vanwall VW5. Più a destra, in alto, con Tony Vandervell, patron della Casa inglese e, sotto, con Rob Walker al G.P. di Germania 1961, vinto con la Lotus-Climax.



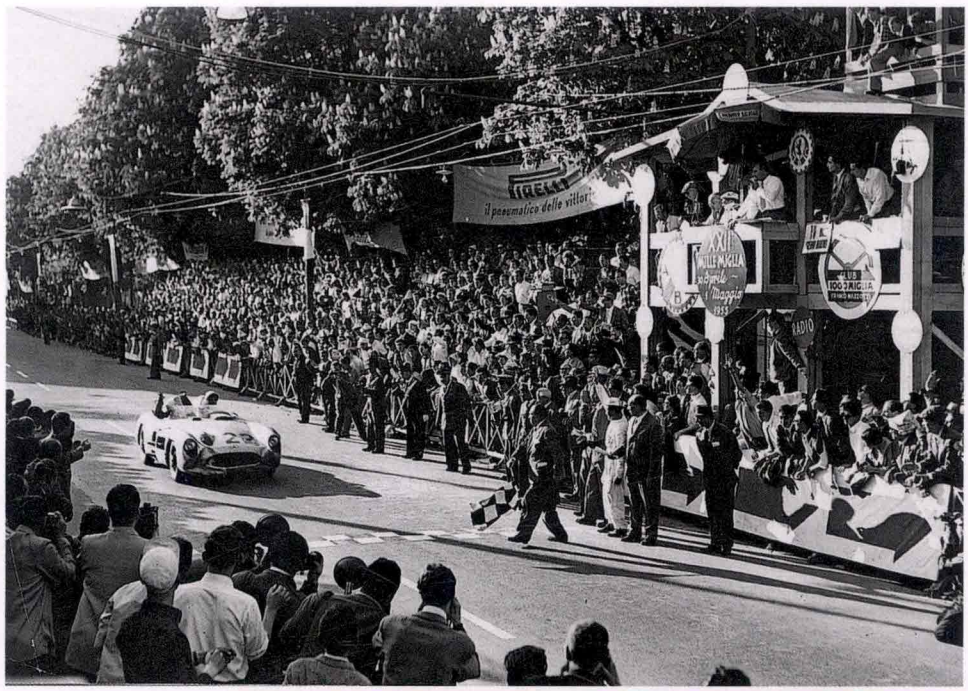
America con berlinette GT e biposto Sport, tutte private, di proprietà di scuderie inglesi, perché dalla Ferrari era stato trattato male e se l'era legata al dito. Era stato invitato da Enzo Ferrari stesso a guidare la F. 2 di Maranello nel Gran Premio di Bari ma, arrivato in Puglia dopo un viaggio rocambolesco, seppe che la vettura l'avrebbe guidata Piero Taruffi. Figurarsi.

Passarono parecchi anni e la tensione si allentò. Ci fu un riavvicinamento, a Moss fu chiesto di provare il prototipo della neonata Ferrari 250 GTO, compito che il pilota accettò, sostenendo un test a Monza e fornendo significativi suggerimenti per migliorare la tenuta di strada. Era l'autunno del 1961. Si aprì una trattativa - che andò avanti malgrado la notizia di quei giorni fosse il clamoroso licenziamento in massa dello staff della Casa - per poter vedere nel campionato del mondo 1962 Stirling Moss per la prima volta al volante di una Formula 1 del Cavallino. Furono superati il problema dell'ingaggio e del colore della macchina, non il rosso ma il blu del Walker Racing Team. Restava l'interrogativo sui contratti di sponsorizzazione (BP per Moss e Shell per Ferrari), ma si sarebbe potuto risolvere anche quello.

Malauguratamente, però, un incidente mandò in fumo l'intrigante progetto. La gara che costrinse Moss a uscire di scena si disputò - curioso precedente - il lunedì di Pasqua di 58 anni fa, 23 aprile 1962, Glover Trophy, circuito di Goodwood. Quel mattino Stirling si alzò di buon'ora, ma il suo destino si era alzato prima di lui e lo aspettò al varco. La sua Lotus 18 ebbe fin dal via problemi al cambio, risolti con una sosta al box che gli fece perdere due giri. Chiaramente, non aveva più alcuna speranza di vittoria ma, "per rispetto degli spettatori - disse poi - che non avevano pagato il biglietto per vederci andare a spasso", si scatenò in un inseguimento forsennato, segnando il record della pista e arrivando al ➡

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Una tedesca per vincere in Italia A destra, alla memorabile Mille Miglia del 1955, su Mercedes 300 SLR, vinta a una media record mai più battuta. Sotto, sulla Maserati 250 F al G.P. d'Italia 1956 e sulla Mercedes W196 al G.P. d'Argentina 1955. Nell'altra pagina, sulla sua Mercedes 300 SLR n. 722 alla Mille Miglia rievocativa del 2015.

35° dei 42 giri nella scia di Graham Hill, superando il quale avrebbe annullato uno dei due giri perduti. Invece, verso la frenata della St. Mary sbandò sull'erba e la monoposto andò a schiantarsi contro il terrapieno a circa 100 km all'ora. Riuscirono a estrarlo dalle lamiere dopo 40 minuti. Coma, commozione cerebrale, parte sinistra del corpo semiparalizzata, occhio sinistro seriamente ferito. Passò un mese prima che si svegliasse in ospedale, senza ricordare nulla della dinamica dell'incidente, né allora né mai più.

Un anno più tardi tornò a Goodwood, salì su una Lotus 19 e prese a girare, segnando tempi di pochi decimi più lenti dell'anno prima, ma presto scese e salutò. "Mi è bastata una ventina di minuti - disse poi in un emozionante addio - per capire che non sono in grado di riprendere a correre e non ho provato meraviglia: me l'aspettavo, anche se con tristezza. Non ho dimenticato come dovrei comportarmi in corsa, so cosa dovrei fare in ogni evenienza. Tuttavia, mentre prima tutte le mie reazioni erano immediate e automatiche, ora sono il risultato di una riflessione. Agisco quindi troppo tardi, avendo perso frazioni di secondo a pensare e a decidere. Ho anche ripetuto due volte lo stesso errore. Nulla sostituirà le corse nella mia vita, le rimpiangerò per sempre. Mi consolo però al pensiero che resterò ugualmente nel mondo dell'automobilismo: continuerò sempre a frequentare i miei ex compagni e a comprendere i loro problemi".

DALLE CORSE ALLE RIEVOCAZIONI

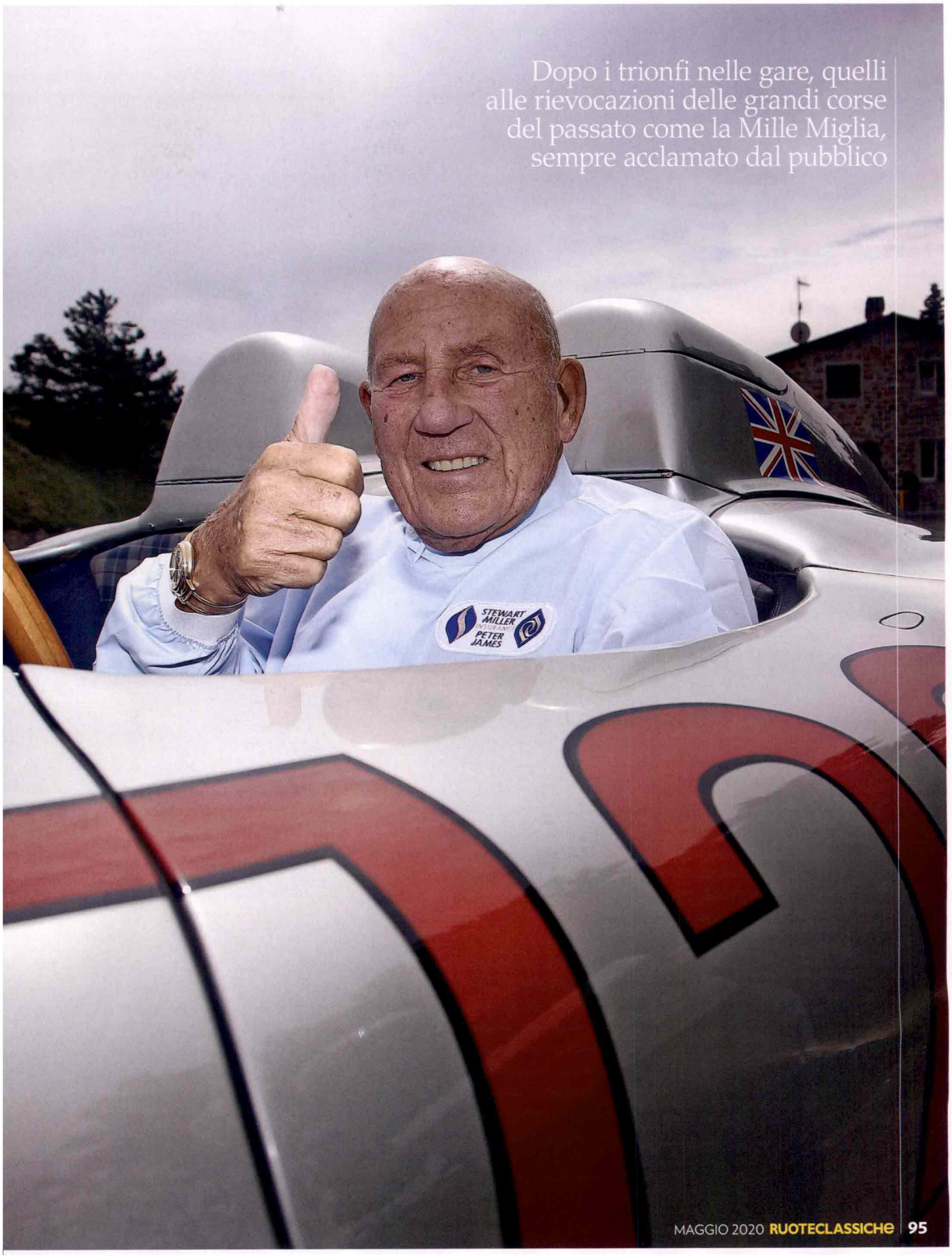
Fu per molti anni ancora un personaggio carismatico del mondo delle corse. Oltre che apprezzato commentatore televisivo, di tanto in tanto si lasciò ancora tentare dal demone della gara. Nel 1965 disputò l'East African Safari con la Saab 96 ("per far piacere a mio cognato Eric Carlsson", disse), ma si ritirò a causa di un incidente, per lui fortunatamente innocuo. Collezionò altri ritiri, nella 84 Ore del Nürburgring (1968, Lancia Fulvia HF con Innes Ireland e Claudio Maglioli), e nella Londra-Sahara-Monaco (1974, Mercedes 280 SE con Mike Taylor). Prese parte inoltre, ottenendo modesti piazzamenti, al campionato britannico Turismo (1980-1981, Audi 80 GLE). Molto attiva, invece, e applaudita, la sua presenza nei raduni e nelle gare per auto storiche, prima fra tutte l'indimenticabile Mille Miglia, con la stessa argentea Mercedes 300 SLR e lo stesso numero rosso 722.

Una lunga malattia lo ha infine rallentato e tenuto a freno, fino al fatidico istante dell'ultima partenza. "È morto come ha vissuto, meravigliosamente", ha commentato la moglie Susie. "Un giro di troppo, era molto stanco. Ha semplicemente chiuso gli occhi". Tutti, naturalmente, gli augurano di riposare in pace. Ma chi crede nella sua leggenda lo vede saettare, irresistibile come sempre, dall'una all'altra delle infinite curve dell'Altrove. R

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 22



163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

UN NUOVO LOGO FIRMA LA SOLIDARIETÀ

1000 MIGLIA PER AIUTIAMOBRESCIA

La Freccia Rossa ha da sempre un legame particolarmente stretto con il suo territorio, Brescia in particolare. È in questa ottica che 1000 Miglia Srl, società interamente partecipata dall'AC Brescia con lo scopo di organizzare e valorizzare "La corsa più bella del mondo", ha chiesto allo stilista Luca Roda di rivisitare il logo dell'anno 2020, aderendo al progetto di sostegno "AiutiAMObrescia" lanciato nella prima settimana di marzo dalla Fondazione Comunità Bresciana e dal "Giornale di Brescia". Al momento sono state raccolte ben oltre 50.000 donazioni che andranno a finanziare l'acquisto e la consegna di materiale sanitario di prima necessità per ospedali, associazioni e Comuni del territorio. "Abbiamo rielaborato il logo che identifica l'edizione 2020 della corsa", ha spiegato il presidente di 1000 Miglia Srl, Franco Gussalli Beretta, "in un'ottica legata alla realtà di questi giorni e la Vittoria Alata, simbolo della nostra città, ha preso oggi le sembianze di tutti i medici e gli infermieri che si adoperano per salvare Brescia e l'Italia. Questa immagine, l'abbraccio terapeutico e solidale nel momento difficile che tutti stiamo attraversando, sarà presente sugli articoli della 'capsule collection' acquistabile dal 6 aprile su *millemigliashop.com*".

ULTIMA ORA
IL GRAN CUORE DI TANTI CLUB
1000 MIGLIA PER AIUTIAMOBRESCIA
ROBERTO ANGIOLINI, PATRON DEL JOLLY CLUB

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

NUOVE DATE PER MOLTI APPUNTAMENTI CLOU

AUTUNNO CALDO

Sarà un ottobre di fuoco. Gli appassionati sono avvertiti. L'emergenza Coronovirus ha profondamente modificato il calendario dei grandi eventi, obbligando a correre ai ripari per evitare l'annullamento e scegliere nuove date. Anche a costo di mettersi in competizione con altri eventi che potrebbero essere concomitanti, con il rischio che i partecipanti vadano a uno e non all'altro. Dopo lo spostamento di Techno Classica di Essen (D), che dal 25-29 marzo slitta al 24-28 giugno e del Festival of Speed di Goodwood (GB), che dai primi di luglio passa a data da definire, come anche il Members' Meeting (previsto il 28-29 marzo), mentre al momento rimane fissato per l'11-13 settembre il Goodwood Revival Meeting, è a ottobre che si concentrano tre degli eventi più importanti e seguiti dell'anno. Due addirittura negli stessi giorni: la Mille Miglia e Auto e Moto d'Epoca di Padova, che hanno entrambi optato per il weekend lungo del 22-25 ottobre. La corvée non finisce qui: solo qualche giorno prima è previsto il Concorso d'Eleganza Villa d'Este, originariamente in calendario per il 22-24 maggio. Ancora un'incognita il Pebble Beach Concours of Elegance (così come tutta la settimana motoristica di Monterey), al momento sempre fissato al 16 agosto. **D.T.**

LA SICUREZZA PRIMA DI TUTTO
IL "CASO GOODWOOD"
NUOVE DATE PER MOLTI APPUNTAMENTI CLOU
AUTUNNO CALDO
SLITTA A OTTOBRE

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

HISTORIQUE

Résumé de l'actualité horlogère du mois d'avril 2020

4 mai 2020 4 Min de lecture

Omologato Derek Bell 500 Chrono

Rémy Solnon
(@Rspirit72)

Ajouter un commentaire

Le printemps arrive. L'actualité horlogère a ralenti avec l'épidémie de Coronavirus et les mesures de confinement. Résumé de ce que vous avez (peut être) manqué en avril !

Breitling Chronomat B01 42 Bentley, la sensation "British Racing Green"

Breitling vient de remettre au goût du jour un de ses modèles les plus emblématiques de son histoire : la **Chronomat**. La manufacture propose une belle version pour le constructeur de voiture de prestige Bentley dont elle est partenaire depuis 2003. Le **Chronomat B01 42 Bentley** se reconnait à son cadran "British Racing Green" rappelant les Bentley de course victorieuses aux 24 Heures du Mans.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Partagez-le !

Breitling Chronomat B01 42 Bentley

Chopard Mille Miglia GTS Azzurro Power Control et Mille Miglia GTS Azzurro Chrono

Chopard, chronométreur officiel des Mille Miglia depuis 1988, célèbre l'édition 2020 de la mythique course historique italienne avec les **Mille Miglia GTS Azzurro Power Control et Mille Miglia GTS Azzurro Chronograph**. Deux éditions limitées en acier et acier/or rose qui se distinguent par la superbe couleur bleue de leur cadran.

Chopard Mille Miglia GTS Azzurro Power Control et Mille Miglia GTS Azzurro Chrono

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Depancel, interview exclusive de son fondateur Clément Meynier

Alors que **Depancel** vient de relancer la production de la [Re]Naissance 24H disponible en précommande à partir du 12 avril prochain, son PDG et fondateur, **Clément Meynier, un passionné d'horlogerie, a accordé une interview exclusive à AutomotivPress** pour parler de la jeune marque, de sa création, de ses succès et de son avenir. Sans langue de bois !

Clément Meynier, fondateur de Depancel

Avis de Gulf (Racing) Stream sur l'horlogerie !

Gulf Racing est une des écuries de course les plus mythiques de l'histoire de la compétition automobile. Ses couleurs orange et bleu ciel ont fait vibrer et font encore vibrer les passionnés sur tous les circuits du monde. Et l'horlogerie liée à l'automobile s'est mise au diapason pour célébrer ce légendaire sponsor, soit en signant avec lui un partenariat à hautes performances, soit en proposant des montres reprenant la livrée des iconiques **Porsche 917, Mirage GR8** et autres **Lola Aston Martin LMP1**. **Revue des montres portant haut les couleurs du Gulf Racing** !

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

STYLE HOMME

CHOPARD MILLE MIGLIA GTS AZZURRO

5 MAI 2020 - JAMES C - STYLE HOMME

Partenaire principal et chronométreur officiel de la Mille Miglia, célèbre rallye italien d'automobiles classiques, Chopard présente sa nouvelle collection de montres Mille Miglia GTS Azzurro.

Les garde-temps Mille Miglia GTS Azzurro Power Control et Mille Miglia GTS Azzurro Chrono sont tous deux enrichis de touches esthétiques inspirées du monde automobile. Chaque boîte en acier, par exemple, présente des côtés rainurés dans le style d'un piston de moteur, tandis que les cornes doucement inclinées rappellent la courbure d'une carrosserie façonnée à la main.

RUBRIQUES

ART & CULTURE
ART DE VIVRE
EVENEMENTS
HIGH-TECH
MAISON
ON AIME
STYLE FEMME
STYLE HOMME
TOURISME

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La couronne de remontoir, surdimensionnée, évoque le gros bouchon d'un réservoir de carburant, tandis que les poussoirs du chronographe sont gravés avec le motif antidérapant souvent appliqué aux pédales des voitures de compétition. Même les bracelets s'inspirent de l'automobile, associant le cuir perforé classique préféré des gentlemen drivers des années 1950 et 1960 à une doublure en caoutchouc inspiré des pneus de course Dunlop.

La teinte Azzurro ornant les cadrans de ces nouveaux modèles a été choisie à la fois pour son esthétique et pour sa ressemblance avec les couleurs souvent employées dans le passé sur certaines des plus belles voitures classiques du monde. Ce bleu reflète à la fois la nature mécanique de ces montres et offre une alternative versatile aux cadrans noirs ou argentés plus conventionnels.

Mille Miglia GTS Azzurro Power Control

Le chronographe Mille Miglia GTS Azzurro Power Control présente un look bicolore singulier grâce à la combinaison d'un boîtier en acier et de touches d'or rose 18 carats sur la couronne, la lunette, les aiguilles et les index des heures. Disponible en seulement 500 exemplaires numérotés, ce garde-temps de 43 mm de diamètre est dotée d'un cadran bleu brossé satiné et d'une lunette en aluminium laqué bleu, avec une échelle graduée afin de faciliter la mesure du temps écoulé.

TRANSPORT
VOYAGES

ARTICLES RÉCENTS

UNE BOÎTE 7 MANUELLE POUR LES PORSCHE CARRERA S ET 4S

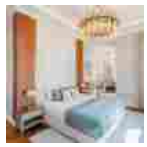
Transport
Automobile

GRAND BANKS YACHTS ANNONCE L'ARRIVÉE DE SON GB54

Transport
Bateau

JAEGER-LECOULTRE MASTER CONTROL : NOUVEAU DESIGN, NOUVEAUX MODÈLES

Style Homme
Horlogerie



LUXXU DANS LA RÉNOVATION DU PALAIS ALMEIDA ARAÚJO

Maison
Décoration

CHOPARD HAPPY SPORT JOAILLERIE : TOUJOURS PLUS PRÉCIEUSE !

Style Femme
Horlogerie

EVOQUE ET DISCOVERY SPORT EN VERSION HYBRIDE RECHARGEABLE

Transport
Automobile

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

En retournant cette belle pièce horlogère, on découvre un fond transparent offrant une parfaite vue sur le mouvement mécanique à remontage automatique soigneusement décoré. Entièrement manufacturé dans les ateliers de la Maison, il offre 60 heures de réserve de marche, dont on retrouve l'indicateur sur le cadran placé à 9 h. Il est également certifié chronomètre par le Contrôle Officiel Suisse des Chronomètres. La bague en acier entourant le fond du boîtier en verre saphir porte l'inscription « Brescia > Roma > Brescia » résumant le parcours de la Mille Miglia.

Mille Miglia GTS Azzurro Chrono

Chronographe bracelet, le Mille Miglia GTS Azzuro Chrono est édité à 750

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

exemplaires numérotés. Il allie une aiguille chronographe centrale à un trio de sous-cadrans rappelant un tableau de bord, conçus pour enregistrer séparément des périodes de 60 secondes, 30 minutes et 12 heures. Les poussoirs « pompe », robustes, garantissent un arrêt, un démarrage et une remise à zéro du mécanisme rapides et faciles, même avec des gants de conduite.

La lunette bleue et grise est marquée d'une échelle tachymétrique pour permettre de calculer la vitesse et la distance. Doté du même bracelet en cuir perforé et caoutchouc, ce chronographe est équipé d'un fond plein à damier, surmonté d'une flèche rouge Mille Miglia tandis que la mention « Brescia > Roma > Brescia » apparait sur le pourtour.

Crédits photos : Chopard

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CITTÀ EUROPEA DELLO SPORT 2020

Il Giro d'Italia a Cernusco il 25 ottobre, corto circuito con la Mille Miglia

La Corsa rosa doveva passare in città il 31 maggio, mentre la manifestazione dedicata alle auto d'epoca il 17. Entrambe sono state rimandate per l'emergenza sanitaria e ora le date coincidono.

Martesana, 06 Maggio 2020 ore 10:30

E' stata confermata la nuova collocazione temporale del **Giro d'Italia**. Si disputerà dal 3 al 25 ottobre 2020. Come da programma originario l'ultima tappa, quella del 25, sarà la cronometro Cernusco sul Naviglio – Milano. Ma la data coincide con il passaggio della **Mille Miglia 2020** in città.

Corto... circuito

Insomma, l'emergenza sanitaria ha creato un calendario di recuperi molto complicato. La tradizionale corsa dedicata alle auto d'epoca si sarebbe dovuta tenere settimana prossima e l'ultimo giorno, domenica 17 maggio 2020, **ci sarebbe dovuto essere un passaggio a Cernusco, Città europea dello sport 2020, con il lunch break**. Ovviamente la manifestazione è stata rimandata e gli organizzatori hanno puntato, già da tempo, su fine ottobre, con tappa conclusiva proprio il 25.

Giro d'Italia

Stessa cosa per la Corsa rosa, che avrebbe dovuto avere il proprio epilogo il 31 maggio. Proprio nelle scorse ore è stato definito il nuovo calendario, che tra l'altro fa impazzire gli appassionati di ciclismo, visto che la Vuelta spagnola incomincerà cinque giorni prima della fine del Giro e visto che mentre questo sarà disputato si terranno anche alcune classiche monumento, come la Parigi-Roubaix.

Dilemma cernuschese

E' ovvio che a Cernusco i due eventi non possono convivere. Al netto del fatto che tutto potrebbe cambiare nuovamente in futuro (ma speriamo di no) a causa di una seconda ondata di contagi, è chiaro che l'Amministrazione dovrà valutare con gli organizzatori delle due manifestazioni il da farsi.

TORNA ALLA HOME PAGE PER LE ALTRE NOTIZIE DEL GIORNO

APPROFONDIMENTI

Cernusco 2020, rinviata anche la Mille miglia

Salta anche il Giro d'Italia, rimandato a data da destinarsi

ARGOMENTI SIMILI

CERNUSCO SUL NAVIGLIO
La Mezza Maratona del Naviglio si correrà, ma... a scatti di generosità

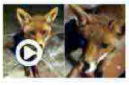
TOP NEWS

FILMATO SHOCK
Esplosione in una villetta: il momento dello scoppio ripreso in VIDEO

NATA A FIRENZE
Giornata Mondiale dell'Infermiere nel nome della pioniera Florence Nightingale

FASE 2: PARTNERSHIP
Poste Italiane e Microsoft insieme per far ripartire Pubblica amministrazione e imprese

DAL 18 MAGGIO
Di nuovo a messa, ma distanziati: accordo fra Governo e Cei VIDEO: LE REGOLE



EFFETTI DEL LOCKDOWN
La volpe che ogni sera va a trovare una famigliola VIDEO INCREDIBILE

Altre notizie »

GLOCAL NEWS

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Questo sito utilizza cookies tecnici e sono inviati cookies di terze parti per offrirti il miglior servizio possibile e per mostrarti pubblicità in base alle tue preferenze. Nell'informativa estesa puoi conoscere come disabilitare l'uso dei cookies di terze parti; proseguendo nella navigazione accetti l'uso dei cookies. Informativa Cookie completa X Chiudi

NEWS

06 May 2020 | *di Marco Di Pietro*

Saloni dell'auto storica: tutti ai blocchi della ripartenza

La prima diretta Facebook di "insiemeperilclassico" ha riunito quattro organizzatori di importanti eventi fieristici nazionali. C'è un cauto ottimismo, nuove idee in cantiere e tanta voglia di ripartire. Come chiedono tutti gli appassionati.

Sotto la regia del vice-direttore di Ruoteclassiche Carlo Di Giusto, si è svolta ieri pomeriggio alle 18 la prima diretta Facebook di "insiemeperilclassico", l'iniziativa della nostra rivista che ha l'obiettivo di diventare una piattaforma di condivisione di intenti e proposte per rimettere in moto l'economia del settore dei veicoli da collezione. Hanno partecipato Mario Baccaglini, l'organizzatore di **Auto e Moto d'Epoca** a Padova, Andrea Martini di Milano **Autoclassica**, Stefano Sangalli di **Arezzo Classic Motors** e Alberto Gianoglio di **Automotoretrò** di Torino.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

INSIEMEPERILCLASSICO, LA PRIMA DIRETTA FACEBOOK

Le mostre-scambio sono fondamentali momenti di aggregazione. Tutti i partecipanti alla diretta hanno mostrato ottimismo: c'è ancora qualche mese per ripartire col piede giusto e per apportare i necessari correttivi per rispettare il distanziamento sociale. Come ha evidenziato Alberto Gianoglio il nostro settore non può vivere soltanto di online, che pure ha aiutato nel periodo di lockdown ad alimentare la passione. In fiera c'è la vendita emozionale, l'acquisto d'istinto, dopo aver toccato con mano l'auto dei propri sogni. Gli eventi sono quindi una parte fondamentale del sistema. Anche perché una buona parte dei commercianti sviluppa il proprio business soprattutto durante le fiere.

Padova per ricominciare. Auto e Moto d'Epoca di Padova, che si terrà a ottobre, sarà probabilmente la prima fiera importante del dopo Covid-19. Un vero test di prova. Anzi, il più importante, dati i numeri da capogiro che caratterizzano l'esposizione veneta in termini di visitatori. Baccaglini ha sottolineato che è importante capire quello che succederà all'estero, qualora a giugno dovesse tenersi la Fiera di Essen, al momento attuale non ancora né confermata né annullata. Occorrerà seguire con attenzione anche i regolamenti delle direttive nazionali in ambito fieristico. Per questo tutti gli organizzatori della diretta Facebook hanno assicurato di dialogare costantemente con i rispettivi Enti Fiera.

Forse arriva il "piano B". Baccaglini ha annunciato anche l'ideazione di un "piano B": qualora le regole di distanziamento sociale lo impongano, occorrerà ripensare la formula di questi eventi. Per Padova il piano alternativo è l'allungamento della durata dell'evento: più giorni, con numero di ingressi contingentato. E spazi più ampi per gli espositori, oltre che a corsie allargate tra uno stand e l'altro. A rischio di un aumento dei costi per gli espositori? Gli organizzatori hanno già contattato albergatori e gestori delle strutture di ospitalità, per contenere al massimo i prezzi.

L'entusiasmo contagia. C'è tanta voglia di ripartire, ha confermato Andrea Martini di Milano Autoclassica. L'Ente Fiera di Milano sta già mettendo in sicurezza gli spazi espositivi, per la ripartenza prevista a settembre (Auitoclassica si terrà a novembre). Nuovi metodi di controllo e regolazione degli ingressi permetteranno di limitare al massimo i tempi di attesa. Ma il pubblico degli appassionati di auto e moto storiche si è sempre dimostrato ligio alle regole: non sarà quindi un problema. La Fiera di Arezzo riaprirà alle manifestazioni già a luglio: Stefano Sangalli ha affermato che l'esperienza degli altri organizzatori aiuterà a risolvere i problemi e per l'evento di gennaio i meccanismi saranno ben collaudati. Senza dimenticare che il problema del distanziamento sociale non è una novità: è una realtà con cui si confrontano tutti i giorni i centri commerciali. Le soluzioni ci sono, e quindi ci saranno anche per le mostre-scambio.

I rischi dell'autunno. L'ottimismo che si respira tra gli organizzatori cerca di allontanare l'ipotesi che il virus possa ripresentarsi con l'autunno, proprio nella stagione della ripartenza per il mondo delle kermesse espositive dei veicoli storici. È comunque evidente che l'attenzione dovrà essere massima. Ma i primi contratti con gli espositori sono già stati firmati, ha annunciato Alberto Gianoglio: un segno ulteriore della volontà di lasciarsi in fretta alle spalle questo periodo terribile. E se gli stranieri dovessero rinunciare a venire in Italia, a causa di limitazioni in vigore alla circolazione tra i Paesi? La risposta di di Mario Baccaglini non ha avuto esitazioni: "sarei ben lieto di rinunciare al 35% dei visitatori, perché questa è la percentuale degli stranieri ad Auto e Moto d'Epoca a Padova, pur di poter organizzare un evento dedicato ai collezionisti e agli appassionati italiani, un vero e proprio simbolo della nostra ripartenza.

Nuove sinergie. Baccaglini ha anche annunciato, in anteprima assoluta, una sorta di accordo con gli organizzatori della Mille Miglia. Perché la più importante corsa del mondo si terrà quasi in contemporanea con Padova, quest'anno. L'idea è quella di riunire la comunicazione per fare dei due eventi un polo di attrazione unico, una sorta di settimana del motorismo storico nazionale. Anche tra gli organizzatori di fiere che hanno partecipato alla diretta si è creata, grazie proprio alla nostra iniziativa Facebook, una volontà di collaborazione e di condivisione delle esperienze, che porterà a un confronto periodico tra loro. Insomma, la condivisione è veramente il primo obiettivo che accomuna tutti gli aderenti a insiemeperilclassico. La prossima diretta? Venerdì 8 maggio alle ore 18.00, sempre sulla pagina Facebook di Ruoteclassiche. I partecipanti? Le signore dei grandi musei italiani. Per capire e condividere quale sarà la ripartenza post Covid-19 delle più importanti collezioni storiche di auto e moto del territorio nazionale.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

08 Maggio 2020

Chopard - Mille Miglia GTS Azzurro Chrono

di **Fabrizio Giussani**

La Mille Miglia 2020 si svolgerà dal 22 al 25 ottobre prossimi e Chopard assolverà nuovamente e con orgoglio al suo ruolo di Partner Principale e Cronometrista Ufficiale della celebre gara di regolarità per auto classiche, una posizione che la Maison ricopre ininterrottamente dal 1988. Ogni anno, il Co-Presidente di Chopard, Karl-Friedrich Scheufele, grande appassionato di automobili, partecipa alla gara di endurance lunga per l'appunto 1.000 miglia (ovvero 1.650 km), da Brescia a Roma e ritorno. E ogni anno la Maison propone una nuova collezione di orologi Mille Miglia per celebrare quella che è definita "la corsa più bella del mondo". Tra questi, quest'anno la Casa ha presentato il Mille Miglia GTS Azzurro Chrono in acciaio (edizione limitata a 750 esemplari), dove la disposizione dei quadranti ausiliari s'ispira ai cruscotti delle auto d'epoca. L'orologio si distingue per l'elegante quadranti in acciaio "Azzurro", un colore che crea un bel contrasto con il "Rosso Mille Miglia", utilizzato per i dettagli delle lancette e per il logo "1000 Miglia" a forma di freccia, immediatamente riconoscibile, e che incornicia la finestrella della data. Il **Mille Miglia GTS Azzurro Chrono abbina la lancetta cenytrale dei secondi crono a tre quadranti ausiliari che ricordano il cruscotto di un'automobile, deputati all'indicazione di ore crono (al 6), secondi continui (al 9) e minuti crono (al 12). La lunetta laccata in azzurro e grigio reca una scala tachimetrica che permette di calcolare la velocità e la distanza. Il Cronografo, completato da un cinturino in pelle traforata e in caucciù con motivo "pneumatico", è dotato di un fondello pieno con motivo a scacchiera, sovrastato dalla freccia rossa Mille Miglia, mentre la dicitura "Brescia > Roma > Brescia" è visibile sul bordo. Impermeabile fino a 10 atmosfere, l'orologio è animato da un movimento meccanico a carica automatica.**

Scheda tecnica - Chopard Mille Miglia GTS Azzurro Chrono (Ref. 168571-3007)

Cassa

- Acciaio
- Diametro: 44 mm
- Spessore: 13,79 mm
- Impermeabilità: 100 metri
- Corona in acciaio decorata con un volante
- Lunetta in acciaio lucido, inserto in alluminio azzurro con scala tachimetrica
- Vetro zaffiro antiriflesso
- Fondello serrato a vite con dicitura "Brescia > Roma > Brescia"

L'Orologio
14.756 "Mi piace"
Mi piace Acquista ora
Di' che ti piace prima di tutti i tuoi amici
L'Orologio
29 minuti fa
Chopard presenta il nuovo Mille Miglia GTS Azzurro Chrono.
La notizia sul nostro sito http://www.orologioblog.net/…/chopard-mille-miglia-gts-azzu…...
Altro...

ISCRIVITI ALLA NOSTRA NEWSLETTER

Per essere sempre aggiornato su tutte le iniziative e gli eventi de L'Orologio

Nome

Cognome

Indirizzo e-mail

Ho letto l'informativa della privacy

Iscriviti

VISITA LE NOSTRE EDICOLE ONLINE

Puoi acquistare le nostre pubblicazioni, nuove uscite e arretrati in formato digitale per PC MAC tablet e smartphone.
Le versioni digitali de L'Orologio, Almanacco e Yearbook sono ricche di contenuti multimediali.
E' anche possibile abbonarsi per 3, 6 o 12 mesi.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Movimento

- Cronografo meccanico a carica automatica
- Numero di componenti: 240
- Diametro totale: 30,40 mm
- Spessore 7,90 mm
- Numero di rubini: 25
- Frequenza: 28.800 alternanze/ora (4 Hz)
- Riserva di carica: 48 ore
- Funzione stop secondi
- Curva terminale piatta
- Certificato di cronometria (COSC)

Quadrante

- Azzurro satinato circolare ottenuto mediante trattamento galvanico
- Rehaut laccato azzurro e grigio con elementi decalcati di colore bianco
- Indici geometrici rodiati e rivestiti con Super-LumiNova
- Lancette di ore e minuti rodiate e sfaccettate, rivestite con Super-LumiNova
- Lancetta dei secondi crono centrale rodiata con punta rossa

Indicazioni

- Ore, minuti, piccoli secondi (al 9)
- Contatori cronografici: 30 minuti (al 12) e 12 ore (al 6)
- Datario a finestrella a ore 3

Cinturino e chiusura

- Azzurro in pelle di vitello con cuciture tono su tono
- Trafori ispirati ai guanti dei piloti
- Fodera in caucciù azzurro ispirata al battistrada degli pneumatici Dunlop degli anni '60
- Chiusura déployante in acciaio lucido
- Edizione limitata a 750 esemplari

Potrebbero interessarti...

Il Natale 2017 di Chopard

Cuervo y Sobrinos – Modena Cento Ore Classic

Cuervo y Sobrinos – Summer Marathon 2012

TAG Heuer – La Formula E sbarca a Roma

Tags: auto storiche | Brescia | mille miglia | Roma

EzPress
pocketmags

CERCA IN TUTTI I NUMERI DE L'OROLOGIO

Inserisci il marchio, il modello o l'articolo che stai cercando tra quelli pubblicati negli anni sulla rivista **L'Orologio**

Cerca nell'indice...

Cerca

SEGUICI SU INSTAGRAM

lorologio

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GAZZETTA dell'ADDA
Settimanale
Data 09-05-2020
Pagina 6
Foglio 1

Corto circuito sulla data del 25 ottobre dopo lo spostamento per l'emergenza sanitaria

Ora è ufficiale, con i nuovi calendari Giro d'Italia e Mille miglia coincidono

Le due principali manifestazioni dell'anno di Città europea dello sport sono state riprogrammate e si sovrappongono Il sindaco: «L'ideale sarebbe spostarne una al 2021»

Il sindaco Ermanno Zacchetti con il suo omologo meneghino Beppe Sala alla presentazione del Giro 2020 in autunno

CERNUSCO SUL NAVIGLIO (tgb) Occorre ammettere che Cernusco 2020 non è nato proprio sotto una buona stella. L'emergenza sanitaria ha fatto terra bruciata di tutte le iniziative in programma e quando si vede un barlume di speranza per recuperare i due eventi più importanti, ecco che il calendario va in corto circuito.

Perché qualche giorno fa l'organizzazione del Giro d'Italia, che sarebbe dovuto partire oggi, sabato, da Budapest e concludersi il 31 maggio con la tappa a cronometro Cernusco - Milano, ha comunicato le nuove date. Si terrà dal 3 al 25 ottobre, non partirà più dall'Ungheria, ma dalla Sicilia, con tre nuove tappe che saranno disegnate ex novo, ma si concluderà sempre con l'affascinante partenza in piazza Unità d'Italia, davanti a Villa Greppi.

Incrociando le dita dunque, nella speranza che una seconda ondata di contagi a quell'epoca non comprometta tutto, e che anzi, si possa andare ad assistere all'evento tanto atteso, la corsa rosa nonostante tutto onorerà la Martesana.

Ma il diavolo ci mette sempre la coda, come si suol dire. E infatti, domenica prossima sarebbe dovuta passare sempre da piazza Unità d'Italia l'ultima tappa della Mille Miglia, la prestigiosa manifestazione che ha partenza e arrivo a Brescia. Non solo, ma a Cernusco era previsto il lunch break, per cui le auto storiche avrebbero sostato in città, dando così modo ai visitatori di ammirarle meglio. Ovviamente la manifestazione è stata rinviata e gli organizzatori hanno indicato come nuovo periodo dal 20 al 25 ottobre.

«La giornata conclusiva di domenica vedrà i passaggi da Salsomaggiore Terme (Parma), Castell'Arquato (Piacenza), Milano, Cernusco sul Naviglio, recentemente nominata Città Europea dello Sport 2020, e Bergamo, prima di raggiungere la pedana di arrivo di viale Venezia a Brescia, dove tutto ebbe inizio 93 anni fa, con la prima Coppa delle 1000 Miglia», recita il comunicato della corsa.

Ecco il corto circuito. Stessa piazza e stessa data per quelle che dovevano essere le due perle di Cernusco 2020. E non è da dire che la corsa ciclistica, dopo la partenza libererà il campo giusto in tempo per il pranzo, perché trattandosi di una cronometro ogni singolo corridore scatterà a turno e gli start si susseguiranno fino al pomeriggio inoltrato. Che succederà? «Stiamo cercando di contattare gli organizzatori per modificare il percorso - ha spiegato il sindaco **Ermanno Zacchetti** - L'ideale sarebbe spostare al 2021 (quando saremo ancora Città europea dello sport) uno dei due impegni».

Intanto Cernusco è già protagonista di un Giro d'Italia. Quello virtuale, organizzato con i simulatori per superare l'emergenza sanitaria. Oggi, sabato, e domani gli iscritti possono cimentarsi nell'ultima tappa, che appunto è la cronometro Cernusco - Milano.

Gabriele Ticozzi

Ora è ufficiale, con i nuovi calendari Giro d'Italia e Mille miglia coincidono

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Gazzetta della Martesana

Settimanale

Data 09-05-2020
Pagina 6
Foglio 1

Corto circuito sulla data del 25 ottobre dopo lo spostamento per l'emergenza sanitaria

Ora è ufficiale, con i nuovi calendari Giro d'Italia e Mille miglia coincidono

Le due principali manifestazioni dell'anno di Città europea dello sport sono state riprogrammate e si sovrappongono Il sindaco: «L'ideale sarebbe spostarne una al 2021»

Il sindaco Ermanno Zacchetti con il suo omologo meneghino Beppe Sala alla presentazione del Giro 2020 in autunno

CERNUSCO SUL NAVIGLIO (tgb) Occorre ammettere che Cernusco 2020 non è nato proprio sotto una buona stella. L'emergenza sanitaria ha fatto terra bruciata di tutte le iniziative in programma e quando si vede un barlume di speranza per recuperare i due eventi più importanti, ecco che il calendario va in corto circuito.

Perché qualche giorno fa l'organizzazione del Giro d'Italia, che sarebbe dovuto partire oggi, sabato, da Budapest e concludersi il 31 maggio con la tappa a cronometro Cernusco - Milano, ha comunicato le nuove date. Si terrà dal 3 al 25 ottobre, non partirà più dall'Ungheria, ma dalla Sicilia, con tre nuove tappe che saranno disegnate ex novo, ma si concluderà sempre con l'affascinante partenza in piazza Unità d'Italia, davanti a Villa Greppi.

Incrociando le dita dunque, nella speranza che una seconda ondata di contagi a quell'epoca non comprometta tutto, e che anzi, si possa andare ad assistere all'evento tanto atteso, la corsa rosa nonostante tutto onorerà la Martesana.

Ma il diavolo ci mette sempre la coda, come si suol dire. E infatti, domenica prossima sarebbe dovuta passare sempre da piazza Unità d'Italia l'ultima tappa della Mille Miglia, la prestigiosa manifestazione che ha partenza e arrivo a Brescia. Non solo, ma a Cernusco era previsto il lunch break, per cui le auto storiche avrebbero sostato in città, dando così modo ai visitatori di ammirarle meglio. Ovviamente la manifestazione è stata rinviata e gli organizzatori hanno indicato come nuovo periodo dal 20 al 25 ottobre.

«La giornata conclusiva di domenica vedrà i passaggi da Salsomaggiore Terme (Parma), Castell'Arquato (Piacenza), Milano, Cernusco sul Naviglio, recentemente nominata Città Europea dello Sport 2020, e Bergamo, prima di raggiungere la pedana di arrivo di viale Venezia a Brescia, dove tutto ebbe inizio 93 anni fa, con la prima Coppa delle 1000 Miglia», recita il comunicato della corsa.

Ecco il corto circuito. Stessa piazza e stessa data per quelle che dovevano essere le due perle di Cernusco 2020. E non è da dire che la corsa ciclistica, dopo la partenza libererà il campo giusto in tempo per il pranzo, perché trattandosi di una cronometro ogni singolo corridore scatterà a turno e gli start si susseguiranno fino al pomeriggio inoltrato. Che succederà? «Stiamo cercando di contattare gli organizzatori per modificare il percorso - ha spiegato il sindaco **Ermanno Zacchetti** - L'ideale sarebbe spostare al 2021 (quando saremo ancora Città europea dello sport) uno dei due impegni».

Intanto Cernusco è già protagonista di un Giro d'Italia. Quello virtuale, organizzato con i simulatori per superare l'emergenza sanitaria. Oggi, sabato, e domani gli iscritti possono cimentarsi nell'ultima tappa, che appunto è la cronometro Cernusco - Milano.

Gabriele Ticozzi

Ora è ufficiale, con i nuovi calendari Giro d'Italia e Mille miglia coincidono

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Voce di Mantova

Quotidiano

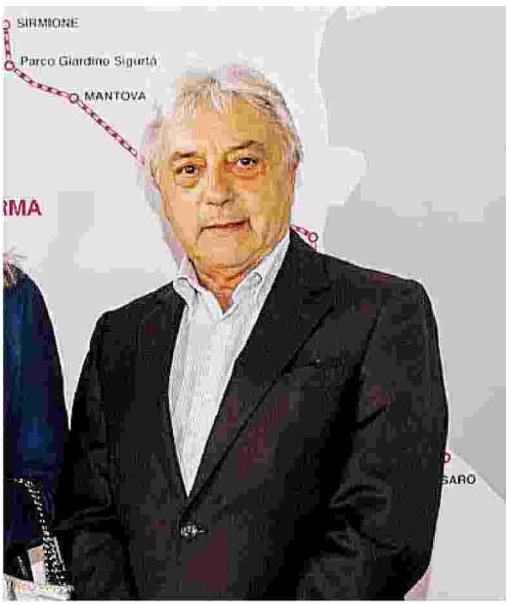
Data 10-05-2020
Pagina 10
Foglio 1

OGGI A RAI2 MOTORI

Attilio Facconi su Rai2 per parlare di Mille Miglia

MANTOVA La puntata odierna dello storico programma Tg2 Motori condotto da **Maria Leitner**, parlerà di Mille Miglia e Nuvolari. La rubrica, che va in onda ogni domenica su Rai2 dopo il tg delle 13, è conosciuta e seguita per la presentazione di modelli nuovi di auto e moto.

Nel corso della puntata odierna, alle 13.25, Leitner parlerà di Mille Miglia, "la corsa più bella del mondo", che quest'anno non si corre nel classico mese di maggio, ma è stata spostata dal 22 al 25 ottobre. Nel servizio la conduttrice presenterà il volume "Sulle strade della Mille Miglia" curato da **Attilio Facconi** per Edizioni Marchesini. Lo storico dell'auto e della Mille Miglia, nonché nostro collaboratore, nel corso dell'intervista non solo illustrerà la filosofia del libro giunto alla ottava edizione, ma spazierà nella parte storica del volume con la ricostruzione della corsa del 1929 e le curiosità legate a quella gara. Non mancherà un riferimento a Nuvolari, che vinse la corsa 90 anni fa.



Il giornalista sportivo specialista di Nuvolari Attilio Facconi

Stop file e tempi biblici: pratiche via telefono

Nuovo flash mob delle "Mascherine tricolori" in città

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Messaggero Veneto
GIORNALE DEL FRIULI
Quotidiano
Data 11-05-2020
Pagina 30
Foglio 1

LE IDEE

EUGENIO CASTELLOTTI E LA "MILLE MIGLIA"

GIACOMO MARIA FLAMMINI

L'epica della corsa più famosa al mondo è stata narrata nel corso degli anni da molti giornalisti e storici dell'automobilismo, in diversi libri e racconti, che hanno svelato quale fosse l'Italia del dopoguerra, che si ritrovava sulle strade della penisola per assistere a quella saga popolare sportiva che era la Mille Miglia. Mio padre ne aveva visto molte edizioni e il suo punto di osservazione era il passaggio dei piloti a Passo Corese oppure al controllo di Roma. Diceva che era una corsa da leggenda, ma quella edizione del 1956 fu davvero una gara indimenticabile. Ammirava Eugenio Castellotti, era veramente forte, ci voleva fegato e abilità per tenere in strada con tutta quell'acqua una macchina da 300cv per 3500 di cilindrata. Mia madre invece ricordava Eugenio come un ragazzo bellissimo, con grandi occhi scuri, elegante; aveva dichiarato al mondo il suo amore per Delia Scala, famosa attrice di teatro, amore divenuto forse più grande della sua passione sportiva.

Eugenio parte da Viale Rebuffone a Brescia alle ore 5. 48 del 29 Aprile del 1956. È solo alla guida della sua Ferrari 290MM 12 cilindri, scoperta, con numero di gara 548 sulle fiancate (alla MM il numero di gara corrispondeva all'ora di partenza). La macchina è uno squalo rosso con il muso dipinto di giallo, lui indossa un giubbino di pelle, guanti scamosciati, casco bianco con striscia circolare nera; ha negli occhi la fredda determinazione a vincere, che poco dopo diventa una sorda paura di non farcela, per le condizioni meteo previste in rapido peggioramento nel corso della giornata.

Arriva a Verona primo a 193 km/h, quindi via verso Vicenza e Padova. Intanto ha iniziato a piovere, ma ormai è tutt'uno con la 290 MM, ne percepisce ogni rumore di motore e cambio, l'asseconda nella sua instabilità di retrotreno, la fa letteralmente galleggiare sull'acqua al limite della aderenza.

Passa da Ravenna a 172 km/h, controllo veloce e arriva sugli orizzonti lunghi del mare Adriatico, La statale è nella prima parte un rettilineo che ti lascia qualche pensiero, rinforza l'angoscia, ma ti da qualche pausa nel respiro.

Poi Pesaro, Ancona è raggiunta a 162 km/h di media, a Pescara il tempo è da tregenda: vento forte, pioggia che scuotono la macchina, nubi scure e gonfie levano di mezzo il paesaggio. Ecco L'Aquila, al controllo gli dicono che ha dietro Von Trips e gli altri piloti della scuderia, è 1° assoluto! rassicurato arriva a Roma alle 11.

Al rifornimento beve qualcosa, rapido controllo della Ferrari che sembra in ordine, verifica dei commissari di percorso e via. Dopo Viterbo, Siena, giunge a Firenze alle 14 e quindi gli si apre l'inferno dei passi della Futa e della Raticosa.

Arriva a Bologna alle 15, 30 stremato, e al controllo trova Enzo Ferrari che lo rincuora; gli dice che è al comando della corsa, cinque macchine del Cavallino Rampante occupano i primi cinque posti. Scende, fa qualche passo, i meccanici confermano che è tutto in ordine, si sistema la visiera sul casco, che è lenta e comincia a dare problemi. Riparte, ma dopo Bologna la visiera non trattenuta gli vola via; mette su degli occhiali di riserva sporchi d'olio, ma non servono a nulla, Passa a Reggio Emilia e fa segno che è ormai senza occhiali ed è una sofferenza continuare così, non crede di farcela. Allertati da una telefonata al successivo controllo di Mantova gliene fanno trovare una e tentano di allacciarla, poi riparte come un fulmine.

Poco dopo anche questa visiera è perduta, la situazione è ormai critica, deve guidare utilizzando solo la mano destra perché con la sinistra deve per quanto possibile ripararsi gli occhi e il viso, ormai gonfi, dal muro d'acqua che non gli da tregua. Indovina la strada a fatica nella parte più veloce dell'intero percorso.

Finalmente il traguardo di Brescia, dove arriva dopo 11 ore e 37 minuti di corsa alla media generale di 137 km/h.

Zuppo d'acqua, il volto annerito e stravolto dal dolore, fa fatica a uscire dall'auto, ha difficoltà a fare i primi passi.

Poi fuori dall'urlo del motore e della sua solitudine sente finalmente la folla vicina, gli abbracci incontenibili che lo riportano alla vita. Eugenio ha vinto la corsa che lo ha consacrato campione nel sentimento di festa popolare che è la Mille Miglia. Tutti gli Italiani racconteranno di lui, di quella bella Ferrari rossa, del giorno in cui aveva superato molti limiti dell'umano.

Eugenio Castellotti ci lascia il 14 Marzo 1957 a 26 anni. In prova con una Ferrari formula 1 all'autodromo di Modena esce di strada alla esse capottandosi più volte. Non sono mai state veramente chiarite le cause dell'incidente. Andò verso quella fine che il destino aveva ineluttabilmente in serbo per lui, come per tanti altri piloti della sua generazione.

Ma quell'alba alla partenza sul Viale Rebuffone a Brescia, quell'arrivo vittorioso nel diluvio lo hanno consegnato ad una sequenza di immagini e di ricordi che credo sia valsa la pena evocare sinteticamente, con la stessa malinconia che c'è per ogni leggenda dello sport che ci ha lasciato prematuramente. —

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La Provincia
Quotidiano di Cremona

Quotidiano

Data 11-05-2020
Pagina 37
Foglio 1

L'esperto di Canneto sull'Oglio
La Mille Miglia corre su Rai2
Alla guida il racconto di Facconi

CANNETO SULL'OGLIO Sulle note di «Nuvolari», il brano che **Lucio Dalla** ha dedicato all'asso del volante mantovano, la rubrica Tg2 Motori di ieri ha dedicato un ampio servizio, firmato da **Maria Leitner**, alla storia della Mille Miglia, con la partecipazione dello storico della Frecciarossa **Attilio Facconi** di Canneto sull'Oglio per un approfondimento sulle presenze femminili in gara. Uno spaccato di una corsa che ha affascinato tutto il mondo. Ecco le suggestive immagini in bianco e nero e il ricordo del «mantovano volante». La Leitner ha ricordato come alla Mille Miglia, nata nel 1927, correva anche **Enzo Ferrari**, «ma arrivarono piloti da tutto il mondo». E l'Alfa Romeo schierò ben 20 macchine nel 1929, «anno in cui fece scalpore la partecipazione di due donne, come racconta nel libro fotografico «Mille Miglia» l'autore, Attilio Facconi: «Una grande attrice e soubrette di allora, che si chiamava **Mimì Aylmer**, e la baronessa **Maria Antonietta Avanzo**, già conosciuta come pilota e aviatrice – ha spiegato Facconi –. Aveva già fatto una Targa Florio. Mimì gareggia con una vettura della Lancia e la cosa singolare è che lei vuole provare la Mille Miglia prima della gara. Si presenta al direttore generale Castagnetto e gli dice 'ho già fatto il giro'. 'Ma come, da sola?'. 'Sì, ho viaggiato tutta notte. Sono stata sveglia cantando e recitando La pioggia nel pineto'». La signora poi concluse al 29esimo posto. «La Mille Miglia – ha osservato Facconi – era un circuito lungo 1.650 chilometri e la gente lo viveva. Vedeva le auto passare davanti alle proprie case». Nei Quaderni Cannetesi del 1997 Facconi ha raccolto due testimonianze sulla uscita di strada avvenuta a Canneto della nobile Avanzo. Una di **Innocente Barozzi**. L'altra di **Dante Volpi**: «Conservo il ricordo particolare di una macchina finita fuori strada e poi rimorchiata in una piccola officina. Era la macchina della Avanzo, uscita di strada nelle curve a Ponte Lupo. Rimase in quell'officina più giorni ed io sono andato più volte a vederla. Ero affascinato da quel bolide fermo e inoffensivo e tentato da una scatola di biscotti rimasta sui sedili posteriori». Semplicità di altri tempi. **D.BAZ.**

Attilio Facconi di Canneto sull'Oglio ieri al Tg2 Motori

La giornalista del Tg2 e coordinatrice della rubrica dedicata ai motori Maria Leitner

Canile Partita la nuova gestione

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Aspettando la 1000 Miglia 2020

Oggi avrebbe preso il via la settimana della 38esima rievocazione storica della 1000 Miglia, dal 1927 un viaggio unico attraverso l'Italia e le sue bellezze.

Con la speranza di potervi riabbracciare presto per gioire ancora insieme della magia della Freccia Rossa, vogliamo rivivere con tutti gli appassionati della corsa più bella del mondo i momenti più emozionanti dell'edizione 2019.

Appuntamento a ottobre!

Mi piace 3 Condividi Tweet Condividi

0 comments

Commenti: 0 Ordina per Meno recenti

Aggiungi un commento...

DesignTellers.it

SAMSUNG

Eventi

PIETRACAVA. DALLA SICILIA SOLO VINI MONOVITIGNO

MADE IN ITALY DESIVERO.COM SBARCA IN EUROPA CON HIPAY

RAI2 10 MAGGIO: CHE TEMPO CHE FA È STATO IL TERZO PROGRAMMA…

GRUPPO "STOCK SPIRITS GROUP ITALIA" NUOVE SFIDE

BRAINCIRCLE PRESENTA PILLOLE PER LA MENTE: DALL'11 MAGGIO…

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

163757

il Resto del Carlino
Cesena

Quotidiano

Data 12-05-2020
Pagina 4
Foglio 1

Il fascino delle Mille Miglia il 23 ottobre

Fissato il passaggio a Cesenatico inizialmente in programma il 14 maggio. Il controllo orario e il timbro in piazza Pisacane

di **Giacomo Mascellani**

A Cesenatico è già iniziato il conto alla rovescia per l'importante appuntamento della Mille Miglia, dedicato agli appassionati di auto d'epoca. L'edizione 2020 della storica corsa avrebbe dovuto far tappa a Cesenatico il 14 maggio, invece l'emergenza sanitaria ha fatto rinviare il grande evento che si terrà in ottobre. I circa 400 equipaggi di queste vecchie e affascinanti signore su quattro ruote, guidate da appassionati provenienti da varie nazioni, partiranno da Brescia il 22 ottobre per farvi ritorno il 25 ottobre dopo un viaggio lungo mille miglia terrestri. È confermato il programma della corsa. Nella prima giornata le auto in gara partiranno alle 14.30 dal centro bresciano, costeggeranno il Lago di Garda, attraversando Desenzano e Sirmione, passando per Villafranca di Verona, Mantova, Ferrara (dove è prevista la cena alle 20), Ravenna, fino al traguardo di tappa a Cervia previsto alle 22.30 circa.

Il giorno successivo, il 23 ottobre, le auto storiche partiranno da Cervia all'alba (lo start sarà alle 6.10), per raggiungere Cesenatico in primissima mattinata, percorrendo via Mazzini nella zona Ponente, via Crispi, l'area della stazione ferroviaria con un saluto allo Spazio Pantani, via Cecchini, via Armellini e via Saffi. Il controllo orario e il controllo del timbro saranno organizzato in piazza Pisacane, ai piedi del monumento di Giuseppe Garibaldi. La carovana imboccherà poi via Saffi in direzione viale Trento, per rombare verso sud. È uno spettacolo unico e una grande occasione anche per fare conoscere e promuovere dal punto di vista turistico Cesenatico nel mondo perché la Mille Miglia è seguita ovunque con grande interesse attraverso i media. Molti equipaggi pernotteranno a Cervia ma tante persone al seguito riempiranno anche alcuni alberghi di Cesenatico. Dopo aver lasciato il porto Leonardesco le auto storiche raggiungeranno Sala di Cesenatico, Gambettola, San Marino, Urbino, Fabriano in provincia di Ancona, Macerata, Fermo, Ascoli Piceno, Amatrice, Rieti e Roma, dove la seconda tappa si concluderà in via Veneto.

La terza tappa sarà poi la Roma-Parma con pausa pranzo a Siena, ed infine la quarta la Parma-Brescia con passaggio a Milano e arrivo in via Venezia, dove la prima Mille Miglia iniziò il mito ben 93 anni fa con la prima Coppa delle 1000 Miglia. La Mille Miglia ad ottobre sarà un momento per promuovere la città e l'assessore allo sport del comune di Cesenatico, Gaia Morara, crede in questa prestigiosa manifestazione: «Sarà un grande finale di stagione sia per lo sport che per il turismo; siamo consapevoli che lo slittamento obbligato della manifestazione non sarà la stessa cosa rispetto al programma iniziale di maggio, ma noi ci siamo e vogliamo cogliere l'opportunità di riportare gli eventi sportivi di primavera in un altro periodo».

La leggendaria corsa e il porto canale, un abbinamento che sta diventando fisso

SALUTO

Per la carovana è prevista una breve sosta anche allo spazio Pantani In gara 400 vetture

Il fascino delle Mille Miglia il 23 ottobre

«Speriamo di riprendere, puntiamo alla vetta»

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

RADIORIBELLE: altavaltiberina, valle del savio, altavalmarecchia, Badia Tedalda e Sestino

Informazione libera – altavaltiberina – altavalmarecchia – altavalle del Savio – Badia Tedalda – Sestino

Cronaca Locale Informazione Libera Toscana Marche Romagna Umbria

RadioRibelle

Badia Tedalda Sestino Alta Valtiberina Valle del Savio Alta Valmarecchia

MAGGIO 12, 2020 DI TELERADIORIBELLE

Brescia, 11 maggio 2020 – Aspettando la 1000 Miglia 2020

L'11 maggio 2020 avrebbe preso il via la settimana della 38esima rievocazione storica della 1000 Miglia, dal 1927 un viaggio unico attraverso l'Italia e le sue bellezze. Con la speranza di potervi riabbracciare presto per gioire ancora insieme della magia della Freccia Rossa, vogliamo rivivere con tutti gli appassionati della corsa più bella del mondo i momenti più emozionanti dell'edizione 2019. Vi aspettiamo a ottobre!

Share this:

Twitter Facebook

Contrassegna il permalink.

← Lecce, il drone svela le colonne greco-romane sul fondale da quasi duemila anni

Rispondi

Ricerca ...

Articoli recenti

- Brescia, 11 maggio 2020 – Aspettando la 1000 Miglia 2020
- Lecce, il drone svela le colonne greco-romane sul fondale da quasi duemila anni
- Interventi sulle tasse, "Faremo tutto quanto in nostro potere"
- BILANCIO DI PREVISIONE IN COMMISSIONE. TOFANELLI
- Il Museo Civico di Sansepolcro si visita da casa Presentato questa mattina il tour virtuale

Commenti recenti

Stella Savelli su Dal 13 giugno al 12 agosto tor...

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Auto d'Epoca
Mensile
Data 05-2020
Pagina 10/17
Foglio 1 / 8

MONOGRAFIA | Stirling Moss

UN RE SENZA CORONA

di Pino Palumbo

A 90 anni se n'è andato il grande campione inglese che Enzo Ferrari paragonò a Nuvolari. Per quattro volte è finito al secondo posto del Mondiale di F1 ma non è mai riuscito a vincere il titolo.

«La mia opinione su Moss è semplice: è l'uomo che ho ripetutamente accostato a Nuvolari. Aveva smania di correre, andava forte su qualsiasi macchina, aveva il gran pregio di giudicare una vettura soltanto attraverso il cronometro, cioè sul tempo che su un dato percorso essa gli permette di realizzare. Di Moss ho detto anche una volta che era un pilota che aveva senso dell'incidente, e proprio in certe sue uscite di strada, come in certe uscite di strada di Nuvolari rimaste storiche, io ho trovato una analogia veramente curiosa per l'epilogo che non ha mai raggiunto la tragedia. Se Moss avesse anteposto il ragionamento alla passione, si sarebbe laureato campione del mondo, essendone più che degno». Queste le parole con cui Enzo Ferrari definì Stirling Moss nel suo libro "Piloti, che gente". Un campione senza corona, il britannico, scomparso il 12 aprile scorso a 90 anni. È stato uno dei pochi grandi piloti della storia dell'automobilismo, assieme a Senna, Stewart e Clark, a non essere mai entrato nell'abitacolo di una vettura del Cavallino ma è stato anche il migliore dei secondi, ovvero di quei piloti che in Formula 1 hanno dimostrato il loro valore senza mai riuscire ad acchiappare la corona iridata.

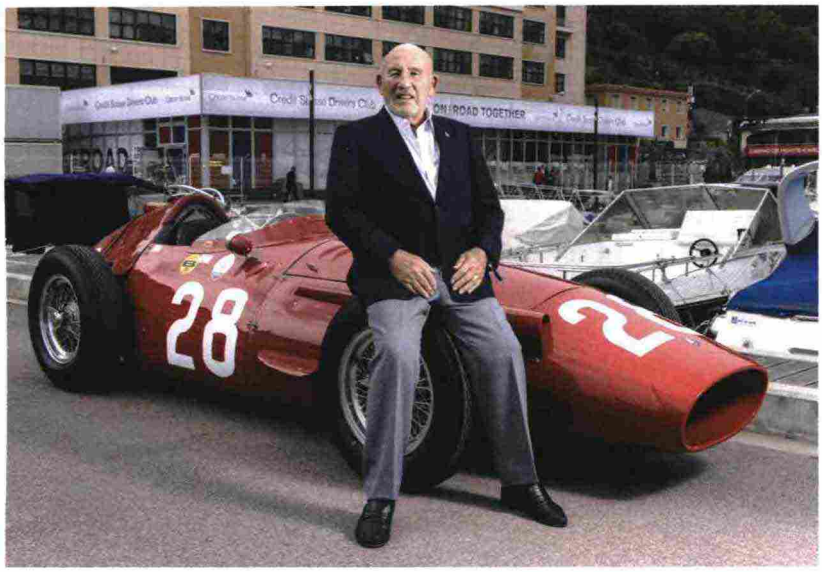
Se, come accade per l'Oscar nel cinema, anche nell'automobilismo venisse assegnato il titolo mondiale alla carriera, senza dubbio Stirling Moss avrebbe dovuto essere il

1

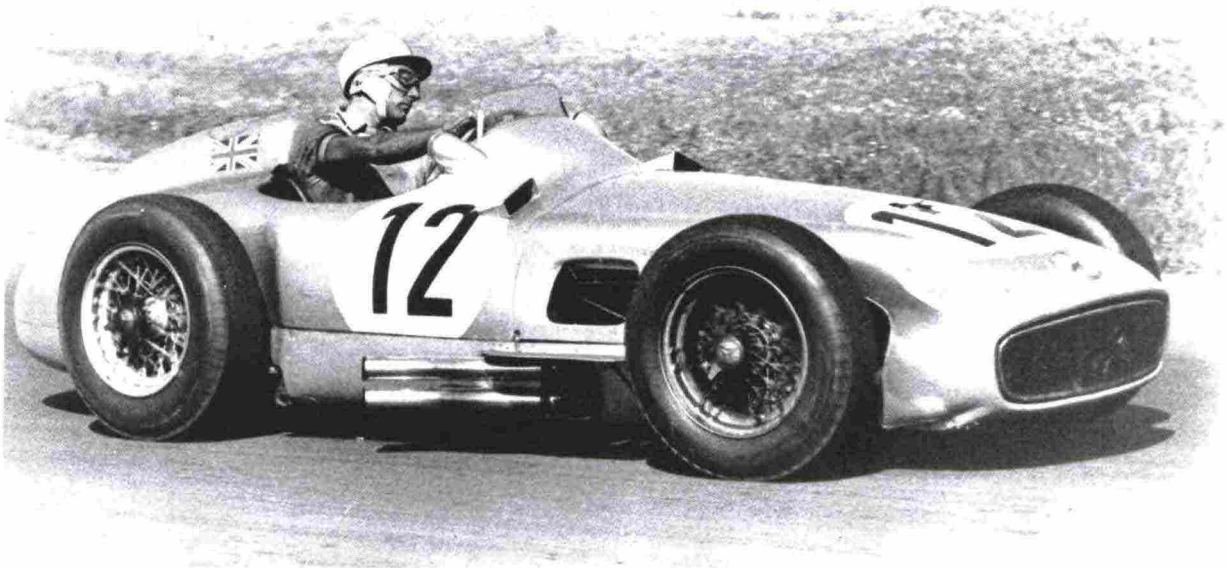
163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

2



3



alle monoposto per il gravi incidente accadutogli nell'aprile del 1962 quando, forse, le porte della Ferrari si stavano aprendo per lui.

Anche a distanza di anni Moss è rimasto un simbolo, un punto di rifermento per tutti gli appassionati, non solo quelli anglosassoni. Ogni suo commento, ogni sua apparizione era accolta con il dovuto rispetto, con l'attenzion e che merita un re, seppure senza corona.

Londinese di Kensington nasce in una famiglia dove le competizioni sono pane quotidianno o quasi. Il padre Alfred, noto dentista dei quartieri bene londinesi, è un pilota non professionista che ha corso sul catino di Brooklands ed anche dall'altra parte dell'oceano, ad Indianapolis, piazzandosi sedicesimo nella 500 Miglia del 1924. La madre, pure lei corre in auto: si impone nel Ladies Expert Trial nel 1935 e nel 1936 e per primo ad ottenerlo. E nessuno avrebbe avuto niente da ridire. Un campione senza essere mai stato iscritto nell'albo d'oro della Formula 1, l'inglese che il 17 settembre 1929 è venuto alla luce e che qualche settimana fa, il giorno di Pasqua, ha chiuso gli occhi per sempre nella sua casa nell'elegante quartiere di Mayfair a Londra, accanto alla moglie Susie. Un pilota che dal 1955 al 1958, in tutte e quattro le stagioni, si è piazzato al secondo posto nel Campionato del mondo della massima formula e che nelle tre annate successive, dal 1959 al 1961, è finito sul terzo gradino del podio. Una sequenza ad alto livello interrotta quando ha dovuto dire per sempre addio

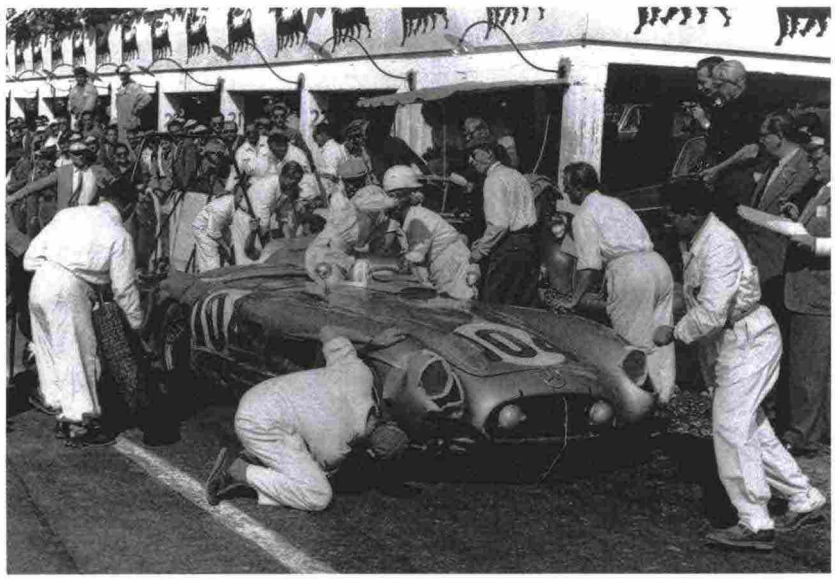
1,2 il campione inglese e la Maserati 250F in una foto di ieri ed in una scattata in anni recenti.
3 Moss con la Mercedes W196 al GP di Gran Bretagna 1955, il suo primo successo in Formula 1.
4 Un'immagine giovanile del pilota britannico.

4

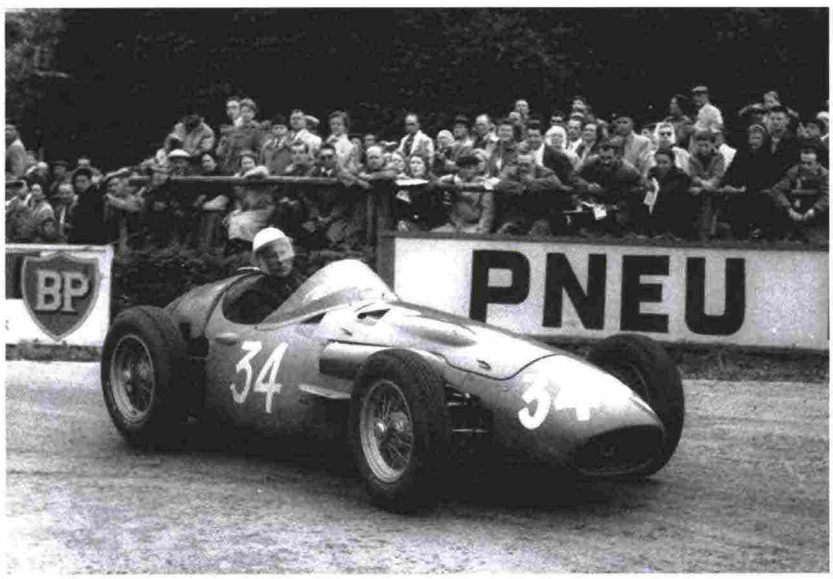
163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

5



6



7

dei genitori, impara ben presto a guidare. In un ambiente del genere per Stirling è facile amare le auto da corsa e desiderare di prendere un volante tra le mani per battere gli avversari. Negli anni della guerra va a scuola a Hertford, nell'Hertfordshire, ed ha solo 17 anni quando falsifica la firma del padre per ordinare una MG con cui vorrebbe iniziare a gareggiare. Subito il padre non la prende bene (immaginiamo più per il modo che Stirling ha tentato di ottenere un'automobile per l'amore verso le corse) ma in seguito gli concede la sua Bmw personale per le prime esperienze.

Nel 1947, quando ha 18 anni, il giovane londinese fa il suo debutto con una Cooper-Jap (ovviamente acquistata dal padre) ottenendo subito una decina di vittorie di classe nelle gare in salita. Nel 1949 si mette in mostra in Formula 3 con monoposto Cooper e Kieft mentre l'anno dopo è tra i migliori della Formula 2 con una monoposto HWM costruita e seguita dalla Hersham & Walton Motors. Il ragazzo ha stoffa e lo dimostra aggiudicandosi il Tourist Trophy al volante di una Jaguar XK 120.

Visti i primi passi della sua carriera, l'anno dopo Moss arriva al suo approdo naturale, la Formula 1. E ci arriva da privato come era normale all'epoca. Debutta nel GP di Svizzera con una HWM 51 sul circuito di Bremgarten a Berna piazzandosi all'ottavo posto dopo essere partito dal quattordicesimo. Come inizio è incoraggiante. La stagione prosegue con buone prestazioni e con le vittorie al Tourist Trophy ed al British Empire Trophy. Le sue imprese in pista non passano inosservate nella vecchia Europa: Enzo Ferrari, uno che di piloti se ne intende, decide di "provarlo" affidandogli una delle sue vetture per il Gran Premio di Bari di Formula 1 del 1951, gara non valida per il Campionato mondiale. Però quando Moss, partito dall'Inghilterra, arrivò in Puglia scoprì che la sua vettura era già stata riaffidata a Piero Taruffi. L'inglese andò su tutte le furie e se tornò a casa giurando a se stesso che non avrebbe mai più guidato per la Ferrari.

Nel 1952 il giovane britannico si presenta in maniera più assidua nel Mondiale di F1. Partecipa a cinque gare al volante di monoposto HWM, Era e Connaught ma senza risultati apprezzabili dato che per ben quattro volte il motore lo lascia a piedi mentre nelle gare Sport vince a Reims con una Jaguar C-Type e addirittura si piazza al secondo posto nel Rally di Montecarlo con una Sunbeam Talbot 90 con al suo fianco John Cooper, il pilota e costruttore suo connazionale.

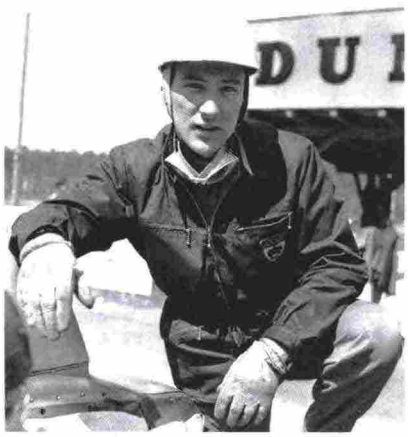
Ma il sogno di Moss è la Formula 1. Al-

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 48

8



5 Una sosta ai box durante la vittoriosa Targa Florio del 1955.
6 Al volante della Maserati 250F sulla pista belga di Spa.
7 Moass viene premiato per una delle sue tante vittorie nel Tourist Trophy.
8 Un primo piano del campione nel 1955, anno della sua militanza nel team Mercedes.
9 Un assente Srtirling fermo con la sua Maserati durante le prove del GP d'Italia 1954 a Monza.
10 Ancora una volta nell'abitacolo della Mercedes 300 SLR, qui al Festival of Speed 2014.

tre cinque gare nella massima serie nel 1953 tra Connaught e Cooper con il sesto posto sul difficile tracciato del Nürburgring come miglior risultato stagionale. Con le ruote coperte, invece, vince la 12 Ore di Reims assieme a Peter Whitehead su una Jaguar C-Type oltre ad altre gare minori mentre al Rallye di Monte Carlo, sempre con John Cooper e la Sunbeam Talbot 90 si piazza sesto. Nel 1954, quando ha quasi 25 anni, l'inglese decide che è ora di fare sul serio: entra in contatto con Alfred Neubauer, il DS Mercedes,per chiedergli un posto in squadra ma il corpulento teutonico preferisce che l'inglese faccia ancora un po' di esperienza prima di prenderlo eventualmente nella sua squadra. Allora Moss opta per la Maserati 250F della squadra ufficiale, vettura che all'epoca era sulla cresta dell'onda, con cui nella sua prima corsa, in Belgio, è terzo alle spalle di Fangio e Trintignant. È il suo primo podio nella massima formula, il risultato che certifica le qualità del giovane inglese. Nel resto della stagione quasi sempre si ritira per problemi meccanici anche se in prova è sempre molto veloce tanto che per tre volte parte in prima fila. Con un'Osca MT4, assieme a Bill Lloyd, vince la prestigiosa 12 Ore di Sebring.

Nel 1955 finalmente s'accasa alla Mercedes dove affianca il due volte Campione del mondo Juan Manuel Fangio con il compito di fargli da guardiaspalle. La W196 è una vettura fantastica, nettamente più forte delle altre monoposto: Moss per due volte nel corso della stagione, Belgio ed Olanda, è secondo dietro all'argentino mentre ad Aintree, nel GP di casa, ottiene la pole position e, finalmente, il primo successo nella massima serie. Una vittoria arrivata dopo una fantastica battaglia con Fangio, in cui i due campioni non si sono risparmiati ed al termine della quale il sudamericano rende omaggio al compagno di colori. A fine stagione Stirling è secondo nel Mondiale alle spalle dell'argentino. Anche nelle corse su strada è un'annata memorabile con le Mercedes 300 SLR: assieme a Denis Jenkinson s'aggiudica a tempo di record (impiega poco più di dieci ore alla media di 157,650 chilometri orari) la Milla Miglia, in coppia con Peter Collins vince la Targa Florio e con John Fitch fa suo il Tourist Trophy. A Le Mans è in testa assieme a Fangio quando la Mercedes decide di ritirare le vetture come segno di lutto in seguito al terribile incidente causato dalla vettura di Pierre Levegh.

9

10

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

11

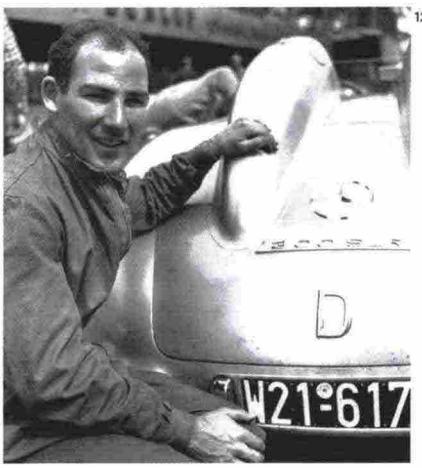
11 Una delle tante gare con vetture a ruote coperte disputate da Moss con ottimi risultati. 12-14La vittoria nella Mille Miglia 1955 con Dennis Jenkinson è una delle vittorie più presrtigiose nella carriera del pilota inglese. 15,16 Moss in Argentina nel 1955, prima gara con la Mercedes e le 300 SLR ufficiali, l'inglese è il terzo, al Nurburgring.
17 Moss testa la Maserati 60 Birdcage nel 1959 sulla pista dell'Aerautodromo di Modena.

Nel 1956, ritiratasi dalle corse la Mercedes dopo il tragico incidente sulla pista francese, Moss ritorna nel team ufficiale Maserati e con la 250F vince prima a Monaco e poi a Monza. Per tre punti arriva secondo nel Mondiale alle spalle di Fangio che, passato alla Ferrari, vince anche grazie al gesto di Peter Collins che nell'ultima gara, il GP d'Italia, gli cede la sua vettura (allora il regolamento lo permetteva) permettendogli così di conquistare i punti necessari per confermarsi Campione del mondo. Su una Maserati 300 S conquista la 1000 Km di Buenos Aires con Carlos Menditeguy e quella del Nürburgring con Piero Taruffi, Jean Behra ed Harry Schell oltre ad altre gare minori. Al Tour de France Automobile si presenta con una Mercedes 300 SL finendo secondo assoluto.

Nel 1957 comincia la stagione con la Maserati, team in cui è arrivato... l'ingombrante Fangio ma dopo il primo GP, quello d'Argentina, preferisce cambiare aria ed andare a cercare fortuna nella squadra di Tony Vandervell: al volante della Vanwall VW5 vince in tre Gran Premi (Gran Bretagna, Pescara e Monza) ma il titolo finisce ancora nelle mani di Fangio. Ormai Moss è uno dei migliori piloti di F1, gli manca solo il titolo mondiale ma tutti sono certi che per Stirling sia ormai solo una questione di tempo. Su strada da segnalare il quarto posto, con la Mercedes 300 SL, al Tour de France Automobile.

Il 1958 lo vede ancora, tranne che per la gara iniziale, nel team Vanwall. Fangio non

12



c'è più, si è ritirato, e Moss è il naturale candidato al titolo. Con la Cooper T43 vince la gara d'apertura in Argentina, con la Vanwall VW5 s'impone in Olanda, Portogallo e Marocco ma sull'esito finale pesano i cinque ritiri: infatti si deve inchinare, per un solo punto, a Mike Hawthorn ed alla Ferrari che vince una sola gara ma ottiene ben cinque piazze d'onore. Sfuma così il sogno di essere il primo britannico a fregiarsi del titolo iridato, onore che toccherà al pilota della Ferrari e, a suo modo, protagonista nel tragico incidente alla Le Mans 1955. Moss fa nuovamente sua la 1000 Km del Nürburgring assieme all'australiano Jack Brabham su una Aston Martin DBR1 e rivince per l'ennesima volta il Tourist Trophy.

Stirling in Formula 1 ci riprova nel 1959

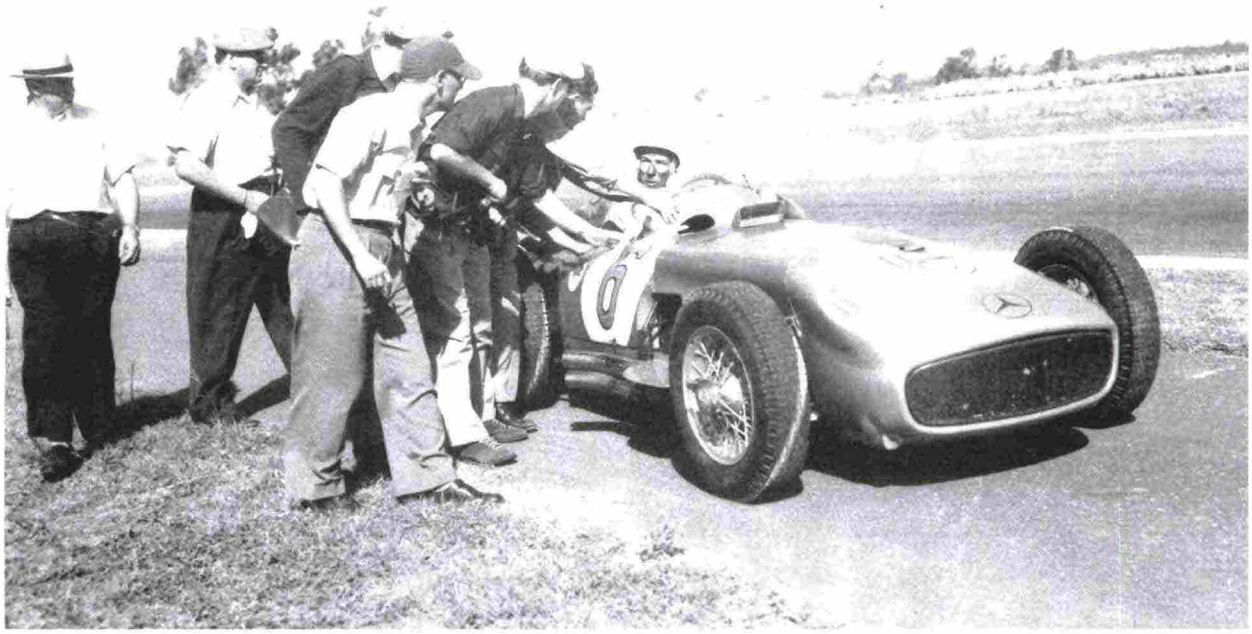
13

14

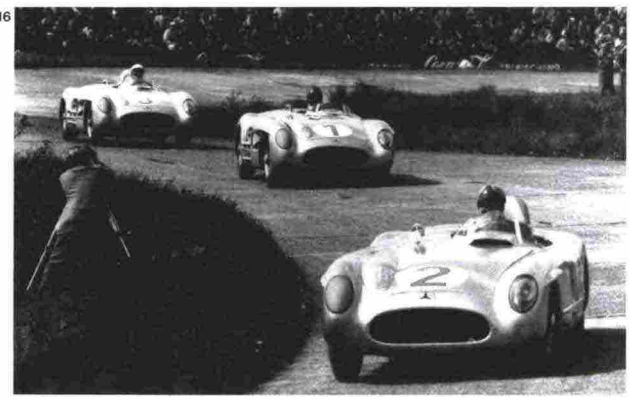
163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

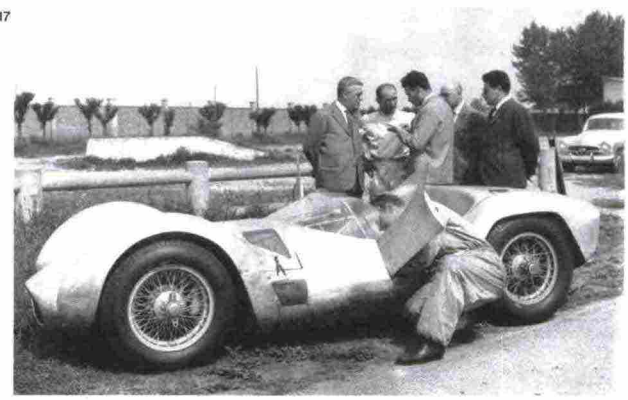
15



16



17



alternandosi tra una Cooper T51 del Rob Walker Racing (Vandervell ha deciso di lasciare la F1 dopo la morte del suo pilota Stuart Lewis Evans), con cui vince a Monza ed in Portogallo, ed una Brm P25. Alla fine dell'annata si piazza terzo nel Mondiale. Ancora una volta vince la 1000 Km del Nürburgring sull'Aston Martin assieme a John Fairman che divide con Moss l'abitacolo anche nel vittorioso Tourist Trophy.

Per il 1960 Stirling rimane nel team di Rob Walker ma passa ad una Lotus-Climax con cui a Montecarlo regala la prima vittoria nel Mondiale di Formula 1 alle vetture di Colin Chapman. L'inglese è velocissimo (quattro pole position su cinque gare disputate) ma vince solamente due volte (l'altra gara è il Gran Premio degli Usa a Riverside nel finale di stagione). Soprattutto in Belgio è vittima di un incidente che gli provoca una doppia frattura alle gambe e lo obbliga a saltare due gare. Nel Mondiale è terzo, lontano da Jack Brabham e Bruce McLaren che occupano le prime due posizioni. Immancabili le vittorie al Nürburgring (assieme allo statunitense Dan Gurney su una Maserati 61) ed al Tourist Trophy.

Prosegue a correre con la Lotus del team Walker anche nel 1961 vincendo ancora a Montecarlo e nell'inferno verde del Nürburgring. A fine anno in classifica si piazza ancora terzo. Come sempre, molto lungo l'elenco delle gare extra campionato o per vetture a ruote coperte, che Moss vince nell'annata. Con il team di Walker l'inglese in questi anni disputò diverse corse al volante di vetture Ferrari dopo le sporadiche apparizioni del 1957 (in quell'anno aveva vinto la Nassau Trophy Race, alle Bahamas, su una 290 MM della scuderia Temple Buell) e del 1958, quando si era imposto nel GP di Cuba al volante di una 335 Sport iscritta dalla nordamericana Nart di Luigi Chinetti. Nel 1960 Moss trionfò ancora una volta al Tourist Trophy di Goodwood su una 250 GT SWB (che nel 2015 è stata venduta all'asta a 7 milioni di sterline), usò la stessa vettura per aggiudicarsi il Redex Trophy di Brands Hatch e la Nassau Trophy Race. Nel 1961, invece, si impose nel British Empire Trophy, nel Peco Trophy, nuovamente a Nassau e ancora nel Tourist Trophy.

I successi con le vetture Ferrari e lo stretto rapporto tra Rob Walker ed il Commendatore portarono, alla fine del 1961, ad un accordo secondo il quale Moss avrebbe guidato una Ferrari di Formula 1 con i colori del team britannico. All'inizio della stagione 1962 vince il Bank Holiday Trophy di Brands Hatch e la classe d'appartenenza nella 3 Ore

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Auto d'Epoca
Mensile
Data 05-2020
Pagina 10/17
Foglio 7 / 8

di Daytona al volante della Ferrari 250 GT SWB. Purtroppo Moss non fa in tempo a partecipare a quell'edizione del Mondiale di F1. Il 23 aprile, giorno di Pasquetta, prende parte al Glover Trophy che si disputa sul circuito di Goodwood. Scatta al comando ma un problema al cambio lo costringe a fermarsi ai box. Quando riparte è 17°, con una rimonta rabbiosa risale fino al nono posto. Mentre cerca di sdoppiarsi da Graham Hill (che alla fine sarà il vincitore) esce di strada alla curva St. Mary picchiando contro un terrapieno ed infilandosi in un fosso. Stirling riporta gravi fratture, un serio trauma cranico e 40 punti di sutura al viso. Privo di conoscenza, ci vogliono ben quaranta minuti prima di riuscire ad estrarlo dai rottami della sua vettura.

Moss è portato in ospedale in coma, quando si sveglia la parte sinistra del corpo rimane pressoché paralizzata per circa sei mesi. Miracolosamente si riprende ma la convalescenza dura circa un anno. Stirling ha voglia di tornare in pista, vuole capire se è ancora in grado di sciorinare lampi della sua classe. Il 1° maggio 1963 torna in pista per la prima volta dopo l'incidente proprio a Goodwood per una sessione di test ma dopo circa mezz'ora si ferma ai box ed annuncia il suo ritiro. Gli automatismi non sono più gli stessi, la vista idem, non si trova a suo agio al volante. Meglio lasciar stare. Secondo i medici se Moss avesse deciso di attendere ancora qualche mese probabilmente avrebbe recuperato la forma che aveva prima dell'incidente e sarebbe tornato protagonista in F1. Ma ormai la decisione era presa.

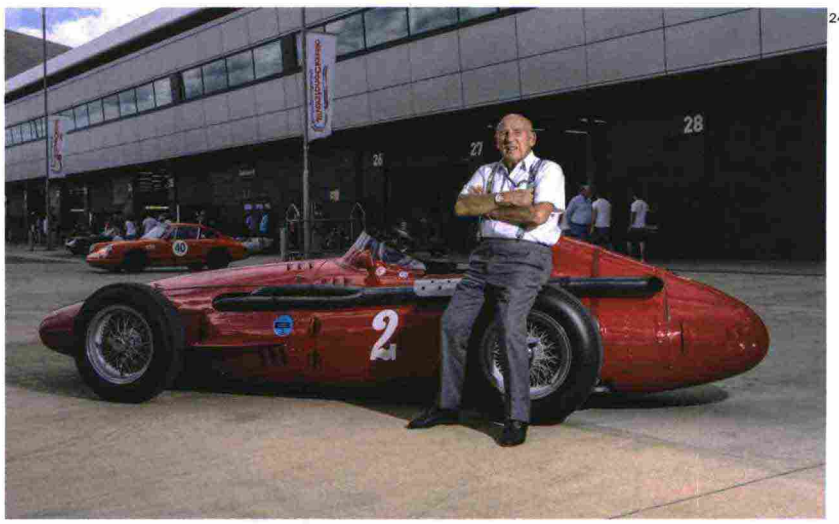
Negli anni '60 l'inglese fece un breve ritorno alle competizioni. Nel 1965 è il navigatore del cognato Erik Carlsson su una Saab 96 al Safari, gara conclusa con un incidente mentre nel 1968 corre un paio di volte con una Lancia Fulvia HF ufficiale: in pista alla 84 Ore del Nurburgring assieme a Claudio Maglioli ed Innes Ireland e nei rally al Rally del Sestriere vinto dalla sorella Part. Nel 1974 è il navigatore di Mike Taylor su una Mercedes 280 SE alla World Cup London-Munich, rally organizzato per i Mondiali di calcio di quell'anno ma dovranno ritirarsi. Nel 1980 torna in gara guidando un'Audi 80 ufficiale (il suo compagno è il giovane Martin Brundle) nel Campionato turismo inglese con risultati discreti.

Personaggio popolarissimo, dopo le corse Moss è stato a lungo un'icona del Regno Unito nel mondo, prendendo parte a film (come in Casino Royale della serie di 007) e programmi tv e rimanendo a lungo nell'ambiente come commentatore mentre nel 2000 è stato nominato Sir dalla famiglia reale dopo essere stato nominato nel 1959, sempre per meriti sportivi, Ufficiale dell'Ordine dell'Impero britannico.

163757
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
Pag. 52

Un grande campione, Stirling, che avrebbe meritato il titolo mondiale. Il destino ha voluto che trovasse sul suo cammino grandi piloti, specialmente Juan Manuel Fangio, e che patisse un pizzico di sfortuna nei momenti cruciali. Grande professionista, si è sempre fatto trovare al 100% della forma al momento dell'impegno agonistico, cosa abbastanza rara tra i colleghi dell'epoca. Tanto che è il primo per numero di vittorie, sedici, tra i piloti che non sono mai diventati iridati. Se si vuole fargli un appunto è quello di aver corso tanto, forse troppo. Vincendo anche tanto, certo. Ma se avesse concentrato maggiormente le sue energie sulle monoposto di F1 probabilmente sarebbe stato lui e non Hawthorn il primo britannico campione del mondo. Forse.

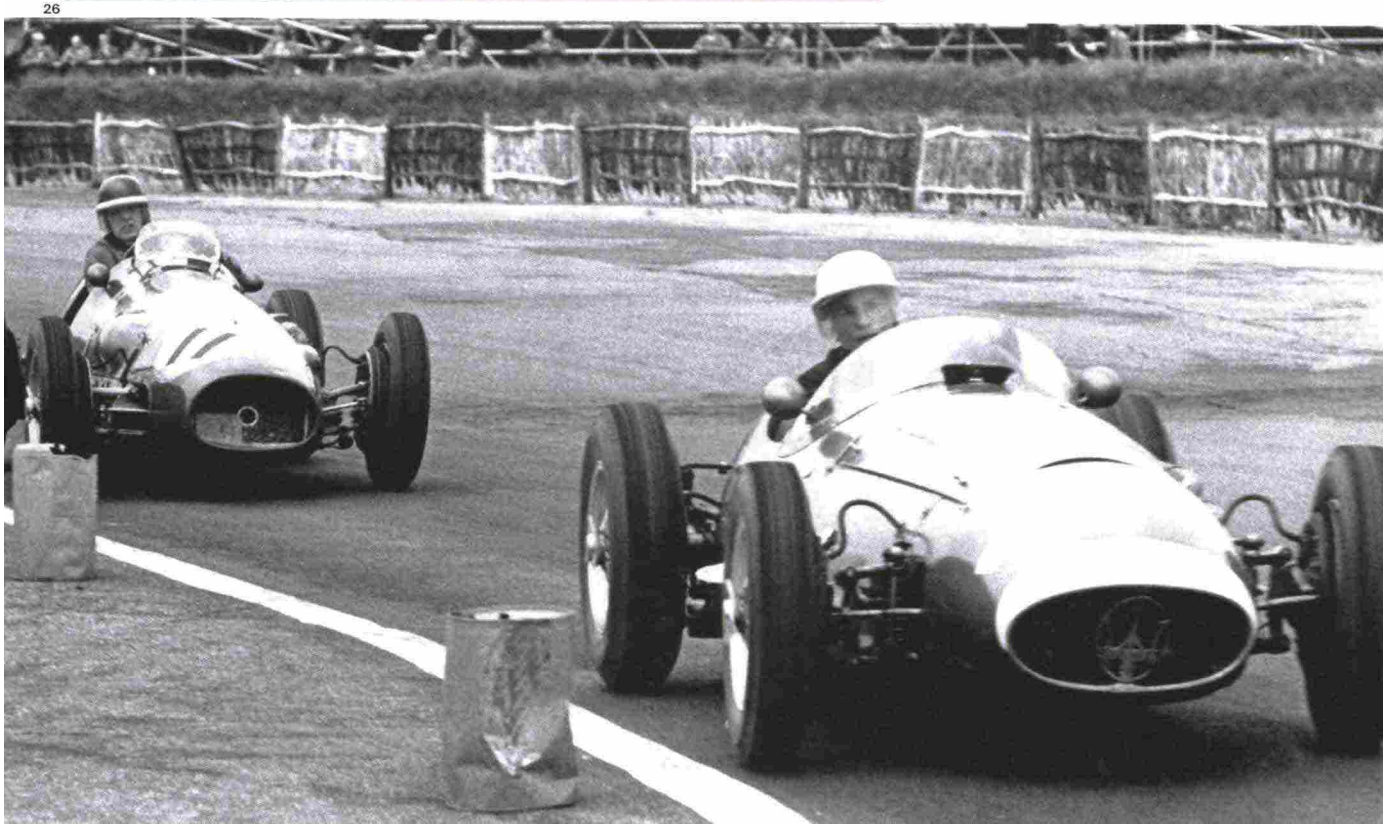
24



25

18 Moss e Fangio, compagni-avversari in seno al team Mercedes.
19 L'inglese al termine del vittorioso Gran Premio di casa ad Aintree nel 1957.
20,22 Con le Aston Martin Stirling ha corso e vinto molto nelle gare per auto a ruote coperte.
21 Fangio e Moss al termine della vittoriosa 1000 Km del Nurburgring 1955.
23,24 Con la Maserati 250F al GP di Grhan Bretagna 1954 ed in un'immagine di qualche anno fa.
25 Moss non ha mai abbandonato l'ambiente delle corse commentando per diversi anni i Gran Premi per la televisione britannica.
26 Con la Maserati 250F nel Gran Premio di Gran Bretagma 1956 dove ha dovuto ritirarsi dopo essere partito dalla pole position.

26



163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

la Voce di Mantova

Quotidiano

Data 13-05-2020
Pagina 13
Foglio 1

SULLE ORME DI NUVOLARI

Facconi a Tg2 Motori ha raccontato la Mille Miglia

MANTOVA Sulle le note della canzone "Nuvolari", con la voce di Dalla è iniziato l'ampio servizio dedicato alla Mille Miglia storica e rievocativa della rubrica settimanale Rai TG 2 Motori. La conduttrice **Maria Leitner,** che ha firmato il servizio, ha egregiamente rievocato i momenti epici e storici della corsa di velocità. Nella parte del servizio dedicato alla storia della Mille Miglia è stato intervistato **Attilio Facconi,** autore del volume "Sulle strade della mille Miglia" - Edizioni Marchesini, nonché nostro collaboratore da anni, che ha raccontato di una insolita situazione riferita all'edizione del 1929. Facconi ha messo in risalto, che in quella gara, insieme ai titolati piloti Campari, Morandi, Nuvolari e Varzi si sfidarono due donne molto "famose" dell'epoca: l'attrice Mimy Ailmer e la baronessa Maria Antonietta Avanzo. La prima ha concluso la sua gara con un onorevole 29 posto, mentre la nobile si è ritirata per un guasto al motore. Nel corso del servizio sono intervenuti il presidente di Aci Brescia Aldo Bonomi e Franco Beretta Gussalli presidente di Mille Miglia s.r.l., che hanno espresso la volontà di fare il possibile per far correre la gara posticipata dal 22 al 25 ottobre. Quello, che il servizio, per ragioni di tempo non ha evidenziato è che, il ritiro della baronessa è avvenuto nel tratto tra Casalromano e Canneto nei pressi di "Ponte Lupo".

Maria Antonietta Avanzo

Forza Italia all'attacco di Palazzi: tanti rendering e poi tante incompiute

Vinto un bando da un milione per Palazzo del Mago

Facconi a Tg2 Motori ha raccontato la Mille Miglia

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE FIORENTINO

Quotidiano

Data 14-05-2020
Pagina 13
Foglio 1

La Mille Miglia slitta alla fine di ottobre. E passerà dalla Versilia

Meno auto in gara per maggiore sicurezza, Firenze esclusa dal percorso

La Mille Miglia 2020, trentottesima edizione della rievocazione storica della corsa disputata dal 1927 al 1957, che si sarebbe dovuta svolgere nel prossimo fine settimana, si svolgerà dal 22 al 25 ottobre. Ai nastri di partenza ci saranno 400 vetture d'epoca, trenta in meno rispetto allo scorso anno, per garantire maggiore sicurezza. Il passaggio dalla Toscana sabato 24. Arrivando da Roma le autovetture transiteranno dalla provincia di Siena attraverso Radicofani e Castiglione d'Orcia, per sostare poi in piazza al Campo. Non è previsto il passaggio da Firenze. Risalendo la regione gli equipaggi passeranno da San Miniato, Altopascio, Lucca e Viareggio e lasceranno la Toscana attraverso il Passo della Cisa, per raggiungere Parma. Un'edizione che cercherà anche di far tornare il sorriso ai tanti appassionati. *(s.spa.)*

Sport

L'attesa

Una maglia, tante idee

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Bresciaoggi

Quotidiano

Data 15-05-2020
Pagina 34
Foglio 1

LA MOSTRA. Ingressi contingentati ed emozioni d'antan: negli spazi della Fondazione Negri tutto il fascino e la magìa della Freccia Rossa

Obiettivo Mille Miglia, il bianco e nero racconta

Elia Zupelli

Alle origini del mito. Asfalto bollente, motori a palla, epiche imprese su quattro ruote che evocano la storia della corsa automobilistica più famosa del mondo, interpretata attraverso una collezione di scatti d'antan esposti là dove «l'arte della luce, è tradizione di famiglia e sperimentazione del presente». Non a caso «Aspettando la Mille Miglia», mostra fotografica che oggi riapre idealmente lo Spazio Fondazione Negri, in via Calatafimi, attinge frammenti dal passato per trasportarli nel qui e ora rombando fra suggestioni e atmosfere cariche di un'inedita valenza simbolica: «La situazione attuale ci ha imposto di riorganizzare gli eventi fissati per quest'anno riprogrammando le date e cercando di individuare tempi e modalità che ne permettano la massima fruizione in sicurezza... ebbene, la Mille Miglia rappresenta un simbolo di libertà e di "normalità" nella vita bresciana: aspettarla significa anche attendere il ritorno alle consuetudini». Lievi spiragli di normalità e ritorno all'ordine dunque, dopo il caos di questi mesi in cui l'emergenza sanitaria ha stravolto tutte le regole dettandone di nuove, senza nessuna eccezione.

LA FRECCIA ROSSA, rinviata da maggio a ottobre per ovvi motivi, scatta virtualmente da qui in un omaggio che scava a ritroso negli anni, indugiando fra piloti, automobili e polveroni in bianco e nero fino ad arrivare là, dove tutto è iniziato. Arco temporale d'elezione: 1927-1957.

Tre decenni da rivivere scorrendo le immagini più iconiche che li hanno caratterizzati, resi vivi e indelebili nella memoria degli appassionati ma non solo: circa una trentina in totale, filtrate dall'obiettivo e dalla sensibilità espressiva di Ferruccio Testi, saranno esposte in grande formato 70x70 per un impatto intenso ed immersivo.

LA MOSTRA, «senza un'inaugurazione ufficiale al fine di evitare assembramenti», rimarrà aperta fino al 20 giugno e sarà visitabile nei seguenti orari: dal martedì al venerdì, dalle 16 alle 19, e il sabato dalle 15 alle 19.

«L'INGRESSO e l'uscita dello spazio espositivo, posti agli estremi opposti della galleria, consentono una visita in sicurezza con ingressi scaglionati, permettendo un flusso continuo dei visitatori». Il resto è tutto da scoprire pochi passi più in là. Come suggerisce il manifesto programmatico della Fondazione Negri, «per vedere da vicino un'epoca del passato che appartiene al nostro presente». E un po' anche al nostro futuro. In attesa che le signore d'antan tornino a sfrecciare sulle strade italiane. •

Immagini in bianco e nero per raccontare un fascino senza tempo

Musica-salvagente nel mare dell'indifferenza

Obiettivo Mille Miglia, il bianco e nero racconta

La rinascita di Pedretti: «La mia vita dopo il virus»

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

GIORNALE DI BRESCIA

Quotidiano

Data 15-05-2020
Pagina 42
Foglio 1

LA MOSTRA FOTOGRAFICA

Da martedì prossimo al 20 giugno in esposizione allo Spazio Fondazione Negri di Brescia immagini storiche stampate in grande formato

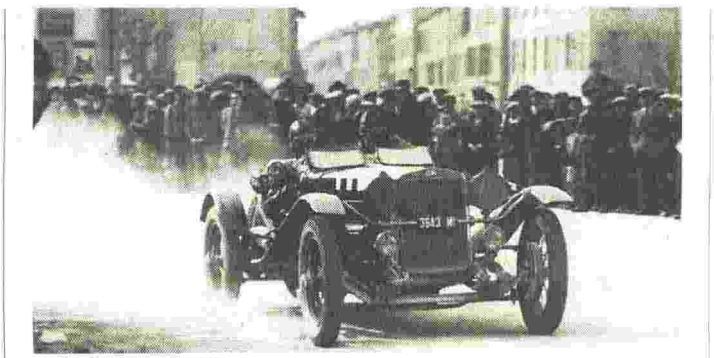
«ASPETTANDO LA MILLE MIGLIA, SIMBOLO DI LIBERTÀ E NORMALITÀ»

Arcadio Rossi

La Mille Miglia «è anche un simbolo di libertà e di "normalità" nella vita bresciana». Per questo, aspettare la corsa «significa anche attendere il ritorno alle consuetudini».

Sebbene l'edizione 2020 della kermesse su quattro ruote costretta dall'emergenza Coronavirus ad abbandonare il normale periodo di svolgimento in maggio - sia stata ri-programmata in ottobre, non deve stupire se, con lo spirito descritto nell'affermazione iniziale, lo Spazio Fondazione Negri ha deciso che debba essere proprio la mostra fotografica «Aspettando la Mille Miglia» l'allestimento che ne segnerà la riapertura.

Da martedì prossimo, 19 maggio, al 20 giugno saranno dunque esposte nei locali di via Calatafimi 12-14 a Brescia alcune delle immagini più rappresentative della corsa, tratte dall'archivio dello studio fotografico G. Negri e stampate in grande formato. La mostra (ad ingresso libero) non avrà inaugurazione ufficiale, al fine di evitare assembramenti, ed anche questa scelta testimonia una ri-organizzazione degli eventi in programma quest'anno che «individua tempi e modalità che permettano la fruizione in sicurezza». «L'ingresso e l'uscita dello spazio espositivo, posti agli estremi opposti della galleria, consentono - assicurano i responsabili - una visita in sicurezza, con ingressi scaglionati, permettendo un flusso continuo dei visitatori». Una volta riaperto, lo Spazio Fondazione Negri osserverà il seguente orario: dal martedì al venerdì dalle 16 alle 19; il sabato dalle 15 alle 19.



Nella Mille Miglia del 1930. Carini-Scesa su Om 665 // ARCHIVIO G. NEGRI

CULTURA&SPETTACOLI

«PARLARE DI PROGRESSO È ANCORA GIUSTIFICATO, PREVEDO ACCELERAZIONI»

«ASPETTANDO LA MILLE MIGLIA, SIMBOLO DI LIBERTÀ E NORMALITÀ»

163757

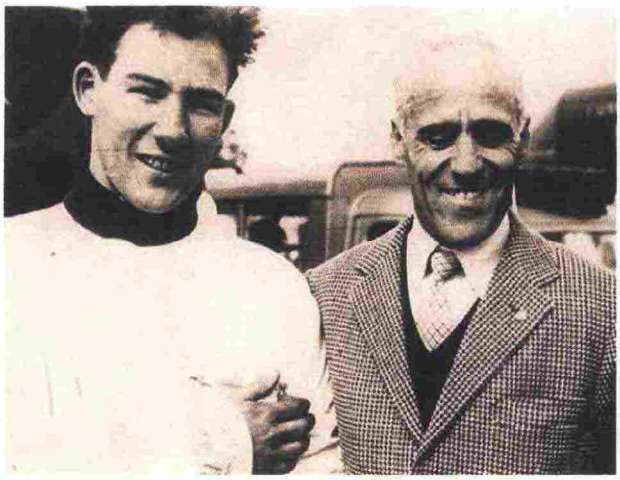
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

automobilismo D'EPOCA
Mensile
Data 05-2020
Pagina 16/25
Foglio 1 / 10

RE CON MOLTE CORONE

Stirling Moss in 15 anni di professionismo vinse circa un terzo delle quasi 600 gare disputate, con oltre 80 modelli di auto diversi. Primo alla Targa Florio e alla Mille Miglia, in F1 il suo "score" era di 16 vittorie in 66 GP iridati. Se n'è andato una domenica di Pasqua, a settembre avrebbe compiuto 91 anni

DI FRANCESCO PELIZZARI - FOTO ARCHIVI ASTON MARTIN, MASERATI, MERCEDES



TAZIO SE NE VA, ARRIVA STIRLING

Sopra a sinistra, Stirling Moss nel 1949, nemmeno ventenne, con papà Alfred e mamma Aileen dopo una vittoria. Sopra a destra, a Silverstone il 25 agosto 1950 il giovane Moss incontra il suo idolo Tazio Nuvolari, che ha 57 anni. Il giorno prima Nuvolari ha provato una Jaguar XK 120 ufficiale, verniciata di rosso in suo onore per disposizione del boss della casa di Coventry Mr Lyons. Ha fatto una dozzina di giri prima di decidere di non partecipare alla corsa del giorno dopo, per problemi di salute. È l'ultima auto da corsa che Nivola prova in un circuito. Nella pagina a fianco, Moss con la Mercedes alle verifiche della Mille Miglia 1955, il giorno prima di compiere l'impresa.

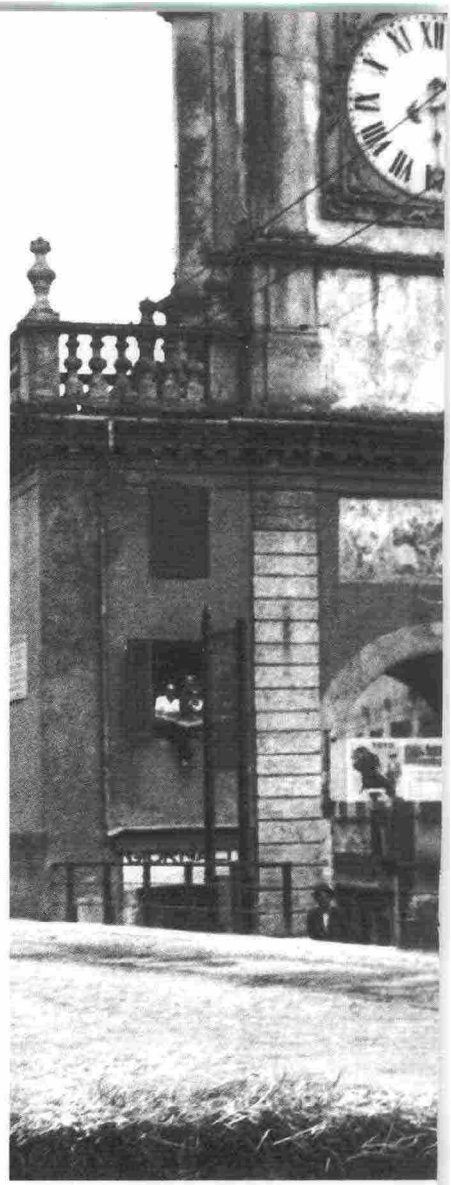
Negli ultimi anni lo si vedeva ospite agli eventi con un bastone da lui stesso progettato e realizzato: quando si stancava di stare in piedi, si trasformava in un appoggio per sedersi. Geniale, come era Stirling Moss, non soltanto alla guida: in casa aveva una serie di congegni, tutti progettati da lui, per rendere più comoda la vita, una sorta di domotica ante litteram. Geniale alla guida lo era senza dubbio, lo dicono i numeri, che nelle corse, come nella matematica, non sono un'opinione: 16 GP vinti su 66 disputati validi per il mondiale di F1, più altri 22 su 96 non iridati; e ancora, 79 vittorie in 174 gare iridate o internazionali con le Sport, e tante altre minori per un totale di 209 vittorie in 585 gare a cui si iscrisse dal 1947 al 23 aprile 1962 (una media di 39 gare all'anno!), il lunedì di Pasqua in cui la sua carriera s'interruppe drammaticamente. Stava correndo al Glover Trophy a Goodwood, un GP non valido per il mondiale: la sua Lotus 18/21-Climax uscì di pista a gran velocità e Moss riportò gravi ferite, tra cui una all'occhio sinistro; tale era la fama di Moss che le televisioni britanniche interruppero le trasmissioni per dare notizia dell'accaduto. Dopo un mese di coma e una lunga degenza in ospedale si riprese bene, ma, tornato al volante, non si sentiva più completamente a suo agio. Fece una prova, era ancora molto veloce, ma "non riuscivo più ad avere la concentrazione necessaria per questo mestiere", disse; non trovava più quei pochi decimi che facevano la differenza. Stirling Moss preferì allora smettere, a 33 anni, con grande lucidità e coraggio; ma senza dichiarare un ritiro ufficiale, cosa che fece soltanto il 9 giugno 2011, dicendo di "aver avuto paura" alla guida della Porsche 718 RS alla Le Mans Classic.

La stessa lucidità che lo accompagnava al volante e con la quale aveva preferito intraprendere una carriera diversa da quella del suo grande rivale-amico, Juan Manuel Fangio. Moss, l'eterno secondo, il "Re senza corona". Tutto vero, certo, ma comunque un grandissimo, un pilota che ha rappresentato un capitolo della storia dell'automobilismo del dopoguerra: come Fangio, Clark,

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
163757
Pag. 58

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Stewart, Lauda, Prost, Senna, Schumacher. Lui è stato l'unico di questi a non aver vinto il mondiale di F1, ma inseguendo una logica precisa: correre con monoposto di sua proprietà, o di team privati, per poter discutere di persona ingaggi e premi, cosa che con le Case ufficiali non gli sarebbe stata possibile. Questo fece di Moss il primo grande professionista del volante: *"Corro per guadagnare i soldi che mi permettono di correre"*.

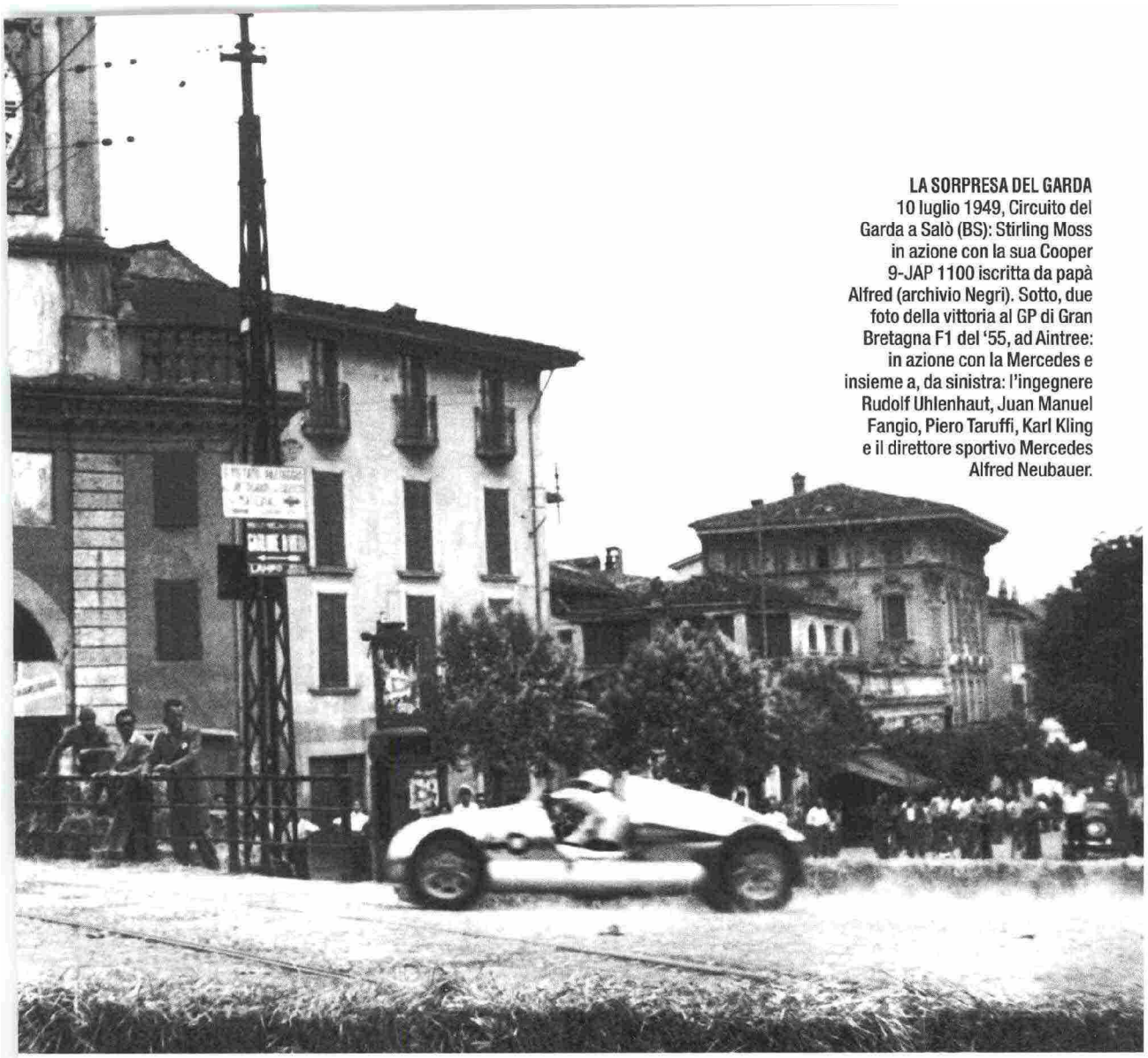
Era la sua filosofia, che in Formula 1 non gli permise spesso di avere lo status di pilota ufficiale e dunque di cercarsi le auto migliori, come invece fece Fangio che inseguiva l'auto migliore e aveva come unico obbiettivo il mondiale di F1. Con la veloce eccezione della Mercedes nel 1955 (sei gare iridate) e della Maserati nel 1956. Poi fu alla Vanwall, un'ottima monoposto (creata da Tony Vanderwell, la cui ditta Thinwall forniva le bronzine per i motori alla Ferrari) nel 1957 e 1958, anno in cui perse il titolo per un punto da Mike Hawthorn, con un retroscena dell'altro mondo: in Portogallo testimoniò a favore di Hawthorn e contro la sua squalifica; un gesto da gentiluomo che diede al pilota della Ferrari la possibilità di festeggiare per un punto a fine anno, e con una sola vittoria contro le quattro del rivale. D'altro canto all'epoca il regolamento dei punteggi non premiava il vincitore: 8 punti al primo, 7 al secondo, 6 al terzo e via discorrendo fino al quinto; un punto per il giro più veloce in gara; e comunque la Vanwall quell'anno vinse il primo mondiale dei Costruttori. In seguito Moss fu terzo nel mondiale per tre anni di fila, correndo con le Cooper e le Lotus della scuderia di Rob Walker, ottime ma non ufficiali. Tre anni in cui tuttavia vince sei gran premi e conquista la maggior parte delle sue pole position: nove su sedici; restano negli annali le vittorie, dominando, a Monaco e in Germania del 1961, ottenute con la datata Lotus 18. Altri numeri confermano che, anche per quanto riguarda la F1, Moss è stato un campionissimo: pur ritirandosi in 33 GP iridati, nei restanti 33 è giunto sul podio 24 volte (più di una volta su tre), e 19 volte ha fatto segnare il giro più veloce. Inoltre è stato in testa per 1181 giri, pari a 6369 km sui 19.915 percorsi, il che significa che ha percorso al comando di un gran premio di F1 quasi un giro ogni tre. E poi, non va dimenticato che egli ha fatto la storia vincendo il GP d'Argentina del 1958 con una Cooper T43-Climax, prima volta per un'auto a motore posteriore; ed è sempre lui, a Monaco nel 1960, a dare la prima vittoria iridata alla Lotus.

Meno prestigiosa in termini assoluti, ma non meno significativa, è la vittoria che ottenne all'8° International Gold Cup, gara di F1 fuori campionato disputata a Oulton Park il 23 settembre 1961: in quella occasione guidava la Ferguson P99, monoposto a 4 ruote motrici. È rimasta la sola vittoria di una F1 a trazione integrale nella storia, nonostante che a fine anni '60 molte Case abbiano tentato questa strada tecnica. E quella volta non era una gara di paese: c'erano i migliori piloti del momento e alle spalle di Moss si classificarono Jack Brabham e Bruce McLaren...

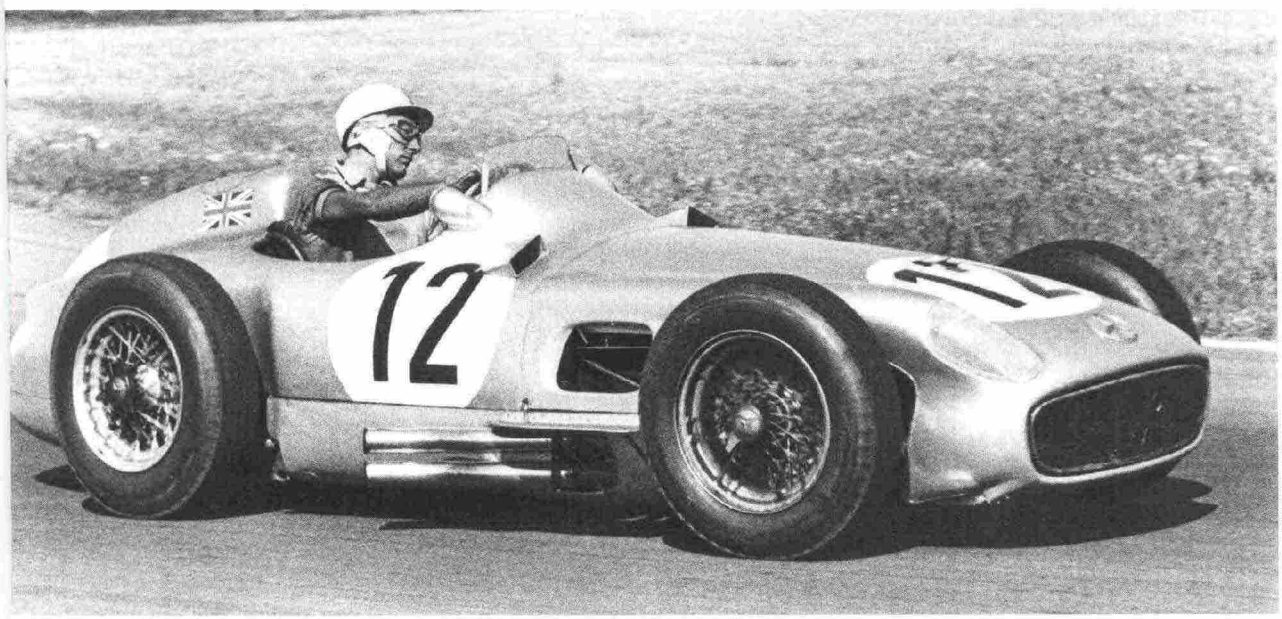
Vittorie a ripetizione

Ma faremmo un torto a Moss se insistessimo con la storia dell'eterno secondo in F1, di cui lui non si curava affatto: abbiamo detto dei suoi numeri incredibili, in termini di vittorie. Ne manca però uno: 84, come i modelli diversi di automobile che usò in gara, in molti casi vincendo. Un numero che la dice lunga, se la matematica delle corse non è un'opinione, sulle sue capacità. Ovunque ci fosse da correre, con qualunque mezzo, su qualsiasi pista, lui c'era.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
163757
Pag. 60



LA SORPRESA DEL GARDA
10 luglio 1949, Circuito del Garda a Salò (BS): Stirling Moss in azione con la sua Cooper 9-JAP 1100 iscritta da papà Alfred (archivio Negri). Sotto, due foto della vittoria al GP di Gran Bretagna F1 del '55, ad Aintree: in azione con la Mercedes e insieme a, da sinistra: l'ingegnere Rudolf Uhlenhaut, Juan Manuel Fangio, Piero Taruffi, Karl Kling e il direttore sportivo Mercedes Alfred Neubauer.



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
163757
Pag. 61

L'importante era avere un ingaggio: un vero professionista.
La carriera dell'asso inglese si sviluppò tra l'Inghilterra, dove gareggiava con qualsiasi marca locale, e Modena, dove si sentiva di casa, come peraltro Fangio, nei suoi rapporti con la Maserati. Nel 1949 vince alla Pasqua di Goodwood, con la Cooper. L'anno dopo ottiene due vittorie con Jaguar XK 120 e Frazer Nash al Tourist Trophy e al National Castle Comb. Nel 1951 le vittorie diventano sei, tra cui ancora il Tourist Trophy, con Jaguar XK 120, Frazer Nash, HWM e Jaguar C-Type. Di nuovo sei primi posti nel 1952, quasi tutti con la Jaguar C-Type, come pure i due nel 1953. L'anno seguente è primo assoluto alla 12 ore di Sebring con la Osca MT4. Nel 1955, con la Mercedes, è trionfale: vince la Mille Miglia a quasi 156 km/h di media (da Brescia a Pescara in 3 ore a circa 200 km/h, da Firenze a Bologna in un'ora, Cremona-Brescia a 198 km/h); il Tourist Trophy e la Targa Florio, oltre a una gara in Portogallo con una Porsche 550.
Nel '56 le vittorie salgono a tredici, tra cui la 1000 Km di Buenos Aires, la 1000 Km del Nuerburgring, i GP di Silverstone e Bari e il Nassau Trophy, tutti con la Maserati 300S. Il 1957 lo vede vincere "soltanto" tre volte, di cui una a Sebring perché iscritto anche su un'auto che non guida mai, ma tra le altre c'è anche una doppietta a Nassau su Ferrari 290 MM. Il 1958 è un altro anno trionfale, con soltanto podi (e qualche ritiro): otto vittorie, due secondi posti e un terzo con Aston Martin, Ferrari (il GP di Cuba, con una 335 Sport di Luigi Chinetti), Lister e Maserati. L'anno seguente le vittorie sono addirittura undici, ancora con Aston Martin e Cooper; gli sfugge soltanto la 24 Ore di Le Mans. Nel 1960 torna a correre con la Maserati, stavolta la Tipo 61, e vince a Cuba e alla 1000 Km del Nuerburgring, e altre otto gare con Lotus 19, Ferrari 250 GT (di Rob Walker), Lotus 19 e Porsche 718 RS. Altre 11 vittorie nel 1961, di cui quattro ancora con la Ferrari di Walker, tra cui di nuovo il Tourist Trophy, Nassau e il Silverstone International. Il 23 aprile 1962, il giorno dell'incidente, era iscritto anche nel Sussex Trophy con una Lotus 19; il suo posto fu preso da Innes Ireland, che vinse.

Maserati

Della Maserati sono state le sue auto preferite e quella peggiore: la Tipo 60 e 61 "Birdcage" (che fece esordire a Rouen nel 1959), la 250F e la 420 M Eldorado. Con la prima vinse due gare, la chiamava la "faboulus car": leggera come una Lotus, ma più robusta e con un gran motore. La 250F, beh, se la comprò addirittura, per correre nel mondiale F1 del 1954, e poi due anni dopo usò quella ufficiale vincendo due GP. Con la terza *"per poco non mi ammazzai a Monza nel 1958, alla 500 Miglia. Ci fu un'avaria allo sterzo mentre percorrevo la Sopraelevata Sud, me la vidi brutta per fortuna avevamo le cinture di sicurezza imposte dal regolamento americano. Comunque quella macchina in generale non si guidava bene, aveva un avantreno poco preciso"*. Moss in quella occasione aveva accettato di gareggiare, senza nemmeno aver provato la macchina prima, perché era un fine settimana libero da impegni e così fu ingaggiato da Gino Zanetti e Franco Cornacchia, il primo patròn della Eldorado gelati, il secondo un commerciante d'auto lombardo. Moss si ritrovò al volante della M420 quarant'anni dopo, al Goodwood Festival of Speed; l'attuale proprietario della monoposto ricorda che il restauro era appena terminato: *"Il campione inglese si presentò quando mancavano dieci minuti al suo turno, montò in macchina e la mise in moto come se ne fosse sceso cinque minuti prima. Quando ne ridiscese, mezz'ora dopo, mi fece un preciso elenco delle cose da fare per la messa a punto. Rimasi sbalordito"*.

DOMINATORE
Sopra, vittoria a Goodwood con la Aston Martin DB3S il 2 aprile 1956, giorno di Pasqua. Nella pagina a fianco, due vittorie in F1 con la Maserati 250F, sempre nel 1956: in alto, al GP di Monaco, il 13 maggio; in basso, a Monza il 2 settembre (foto Publifoto - Fondazione Pirelli). A Monte-Carlo Moss sorprese al via Fangio e compì tutti i 100 giri al comando. A Monza, sul circuito di 10 km, fu in testa per 43 dei 50 giri; Fangio, secondo con la Ferrari di Collins, campione del mondo.

Ferrari

Quella con Modena fu una *liaison* contraddittoria ma molto profonda. Un vero appassionato di automobili e di corse non poteva non essere affascinato dall'atmosfera

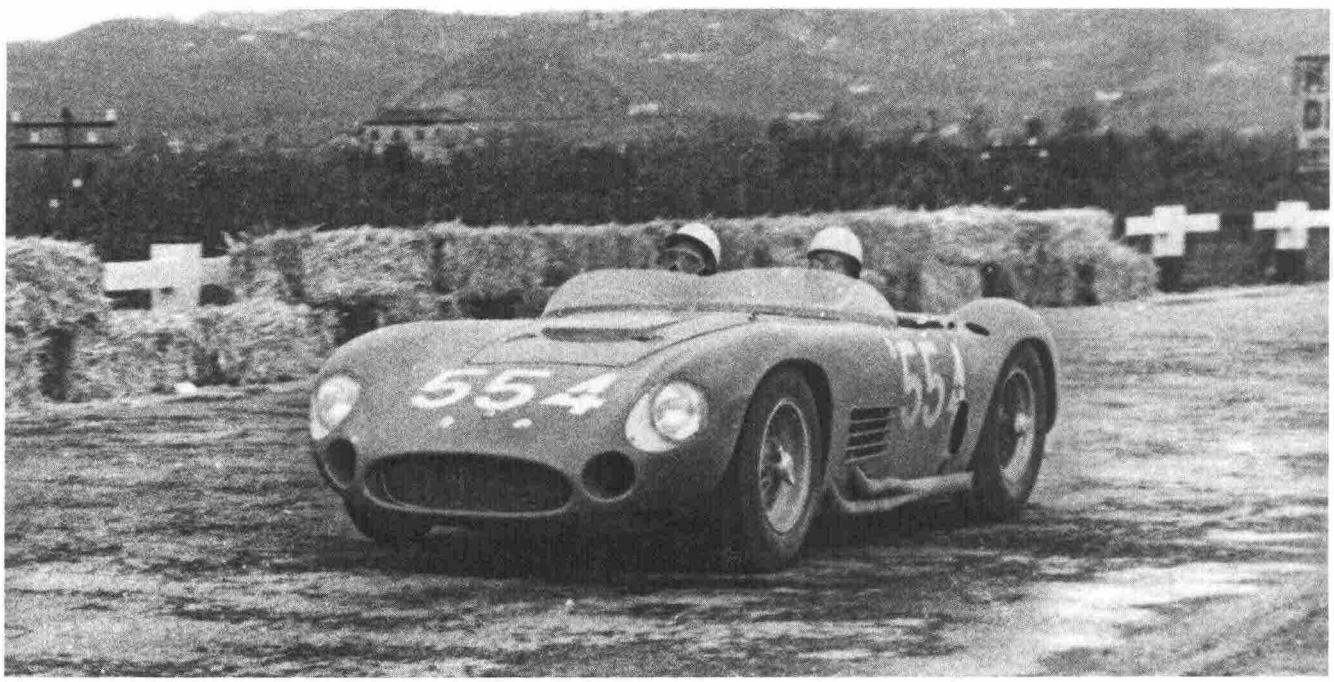
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
163757
Pag. 62

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

163757

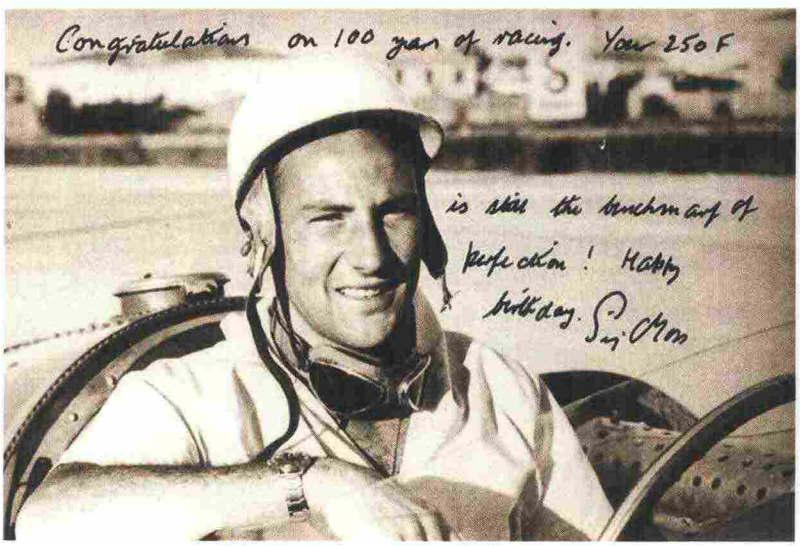
Pag. 63

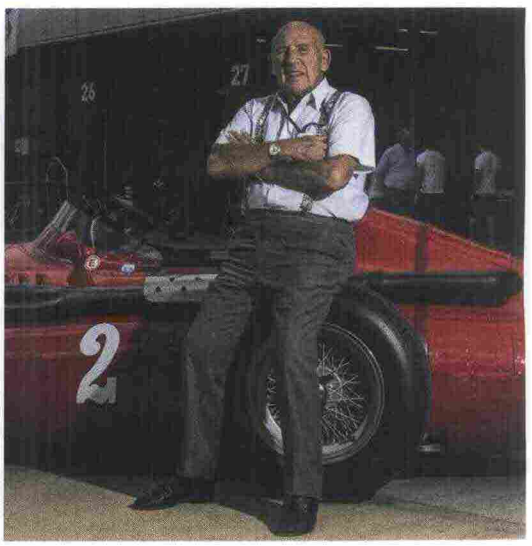
MILLE MIGLIA 1956
Alla Mille Miglia del 1956 Stirling Moss, con il fido compagno-giornalista Denis Jenkinson, corre con la Maserati 350S (sotto, archivio Negri). Questa volta però non avrà fortuna, dovendosi ritirare a circa due terzi del percorso per una uscita di strada



di quella città, come peraltro fu per Fangio. Certo, mancò il rapporto diretto con Ferrari: quando i tempi sarebbero stati maturi, non ve ne fu il tempo: *"Nel 1951* - raccontò più volte Moss - *andai a Bari per guidarne una nel GP: mi aveva chiamato Enzo, ma quando arrivai là scoprii che la macchina nel frattempo era stata destinata a Piero Taruffi"*. Moss se la legò al dito: aveva solo 22 anni ma ben chiaro in mente che voleva essere un professionista e che da quel momento non avrebbe mai corso per Ferrari. In generale, fu abbastanza sciovinista e preferì sempre correre con auto inglesi… a parte la Maserati, naturalmente, e… la Ferrari 250 di Rob Walker: per il piacere di correre unito all'ingaggio si poteva fare un'eccezione. Tuttavia, per lo stesso Walker era pronta una Ferrari 156 da affidare a Moss proprio al fatidico Glover Trophy del 1962, come si legge nelle cronache delle riviste specializzate dell'epoca, dove si legge anche che Moss aveva firmato un contratto con Ferrari per quello stesso anno: era passata abbastanza acqua sotto i ponti per mettere da parte l'orgoglio. Ma purtroppo, per la gara di Goodwood la 156 non arrivò in

MASERATI
Il rapporto di Stirling Moss con la Maserati fu ottimo. Nel 2014, centenario della Casa modenese, Moss inviò un suo ritratto (sotto a sinistra) su cui scrisse di suo pugno: "Congratulazioni per 100 anni di corse. La vostra 250F è ancora il riferimento di perfezione! Buon compleanno". Poi, invitato alla festa, si fece fotografare di nuovo con la macchina (a destra).





Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
163757

LA MILLE MIGLIA DEL 1955

Nel 1955 Mercedes scende in forze in Italia per disputare la 1000 Miglia, in una sorta di riedizione della sfida del 1931, questa volta con Ferrari al posto dell'Alfa Romeo. Da Stoccarda arrivano quattro SLR 300 a 8 cilindri, destinate a Moss, Juan Manuel Fangio, Karl Kling e Hans Herrmann; Ferrari risponde con Eugenio Castellotti su 121 LM, Umberto Maglioli, Piero Taruffi e Paolo Marzotto su 118 LM. All'alba dell'evento, i favoriti della corsa sono considerati Manuel Fangio e Piero Taruffi, che è l'ultimo a partire con la Ferrari numero 728, mentre Moss ha il 722 e l'argentino il 658. La lotta è subito incandescente. Al primo controllo di Verona è in testa Marzotto, alla media di 198 km/h, ma poco dopo deve arrendersi allo scoppio di una gomma. Al successivo controllo di Ravenna è ancora in testa una Ferrari, quella di Castellotti, alla media di 192 km/h; Moss è indietro di soli due minuti, terzo è Taruffi, più staccato Fangio che ha problemi all'alimentazione. Ma anche Castellotti deve fare i conti con le gomme Englebert, poco affidabili, e a porto San Giorgio anche lui si deve ritirare. Tuttavia c'è ancora il vecchio Taruffi a dire la sua, il pilota romano si lancia in un forcing che gli fa scavalcare Moss e passare in testa alla corsa giunta a Pescara. L'inglese della Mercedes non demorde, il ritmo di gara è forsennato, Moss salta un dosso a 270 km/h nei pressi di San Benedetto del Tronto e atterra in assetto perfetto, forse anche grazie agli appunti sul percorso che Jenkinson ha trascritto su foglietti incollati tra loro e arrotolati. L'inglese vola e arriva in testa al controllo de l'Aquila, nonostante dopo una piccola sbandata abbia toccato contro delle balle di paglia (in basso si vede il frontale danneggiato della Mercedes; nelle altre immagini, Moss prima della partenza veste la fascia salva reni e la "prima" della Gazzetta del giorno dopo); Taruffi è indietro di un minuto. Verso mezzogiorno le auto sono a Roma, dove la RAI che ha compiuto un anno di età per la prima volta trasmette in diretta il passaggio della corsa; Moss è in testa con una media di 173 km/h, Taruffi sempre secondo a meno di due minuti, ma poco dopo Viterbo l'auto cede e lui deve ancora una volta rinunciare alla Mille Miglia. Ormai per il pilota inglese è quasi fatta, supera la Futa (dove è piazzata un'altra telecamera Rai) e la Raticosa e scende velocissimo a Bologna, dove la media è elevatissima. Ma il suo desiderio di velocità non è ancora appagato del tutto e nel tratto finale in pianura onora la memoria di Tazio Nuvolari, a cui è dedicato il Gran Premio finale nel tratto Cremona-Mantova-Brescia, percorrendolo alla media di 198,496 km/h, una velocità sbalorditiva che contribuisce alla vittoria e al record stabilito sotto il traguardo di Brescia, che resterà imbattuto per sempre. (Attilio Facconi)

La Gazzetta dello Sport

DUE GRANDI IMPRESE IN UNA DOMENICA SPORTIVA D'ECCEZIONE

Moss (Mercedes) trionfa nella Mille Miglia

La vittoriosa Udinese a due punti dal Milan

157,650 NUOVO RECORD

Gara avvincente

A MONTI il G. P. Ciclomotoristico

Coppi e Gismondi vincono le ultime semitappe

Classifica finale

Gli ordini d'arrivo

PER 85 MINUTI MAGLI IN POSTA (ROMANO INFORTUNATO)

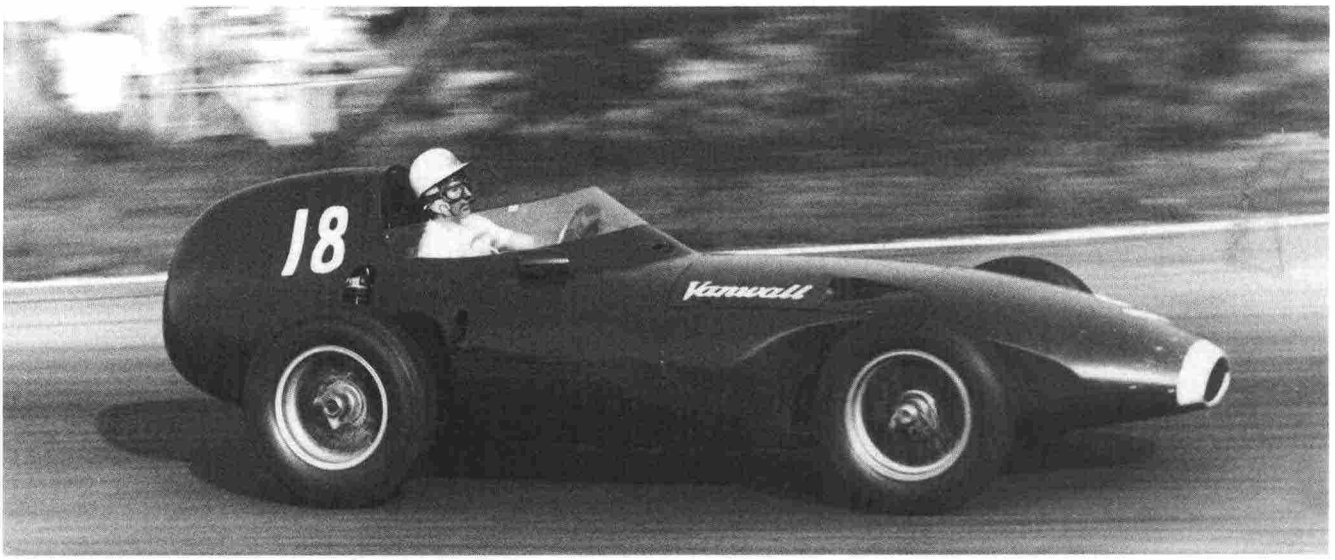
Le voci

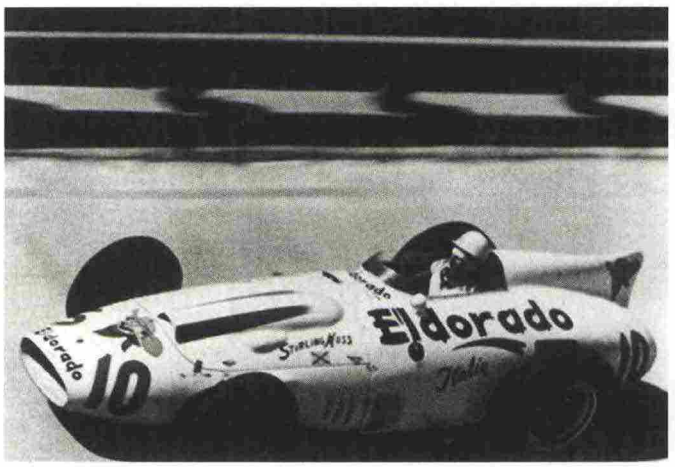
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

163757

Pag. 65

ANNO BEFFARDO
Il 1958 per Moss è uno degli anni migliori, anche se forse il più beffardo in Formula 1, dove a fine anno è ancora una volta secondo, per un solo punto dopo aver vinto quattro Gran Premi, mentre il campione Hawthorn ne vince uno soltanto. Moss disputa una gara con la Cooper, la prima in Argentina, vincendola: è la prima volta di una monoposto a motore posteriore. Poi passa alla Vanwall (qui sotto, al GP d'Italia, archivio Negri) e all'ultima gara, in Marocco, impedisce che squalifichino proprio il suo diretto rivale. In quell'anno disputa anche la 500 miglia di Monza, con la Maserati M420 "Eldorado", ma finisce con un incidente da cui si salva per miracolo (in basso, foto a destra archivio AC Milano).





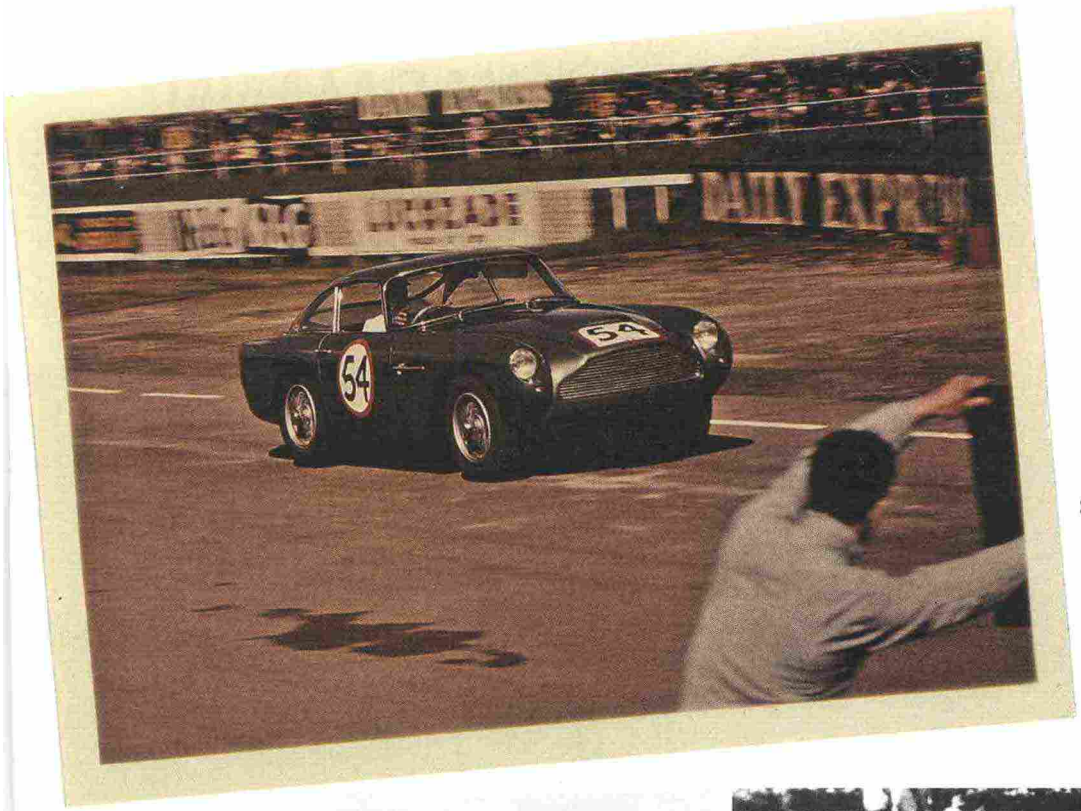
tempo, altrimenti forse la storia agonistica di Moss si sarebbe conclusa in un altro modo: *"Le Lotus erano veloci e belle da guidare, ma fragili* -ricordava il grande pilota inglese-. *Chapman ricercava troppo la leggerezza, a ogni costo. Se avessi corso quella gara con una Ferrari, come avrei dovuto, probabilmente non mi sarei fatto così male, forse nemmeno sarei uscito di pista".*

Lo stesso Ferrari scrisse, nel suo "Piloti, che gente": *"Moss, come Nuvolari, aveva smania di correre, andava forte su qualsiasi macchina e aveva il gran pregio di giudicarle soltanto attraverso il cronometro. Se avesse anteposto il ragionamento alla passione, si sarebbe laureato campione del mondo, essendone più che degno. Ho conversato a lungo con lui una sola volta, il 10 aprile 1962. Venne a trovarmi a Maranello, volle fare un giro in officina e si informò di tante cose con una sorprendente competenza. Gli dissi che sarebbe stato interessante per un costruttore come me avere i suggerimenti del miglior pilota, per capire quale fosse il miglior compromesso, e lui rispose che avrebbe scritto in una cartella i suoi desideri. Questo incontro ci aveva aperto amichevoli prospettive, ma il suo grave incidente ci precluse la possibilità di approfondirle".*

Modena

Le storie di Modena e Moss si erano da poco incrociate un'altra volta, che sarebbe rimasta negli annali: il 3 settembre 1961 il pilota inglese vinse il Gran Premio dell'Aerautodromo, una delle tante gare fuori campionato. A scorrere la classifica di quella corsa si resta a bocca aperta: Moss vincitore, secondo Jo Bonnier, poi Dan Gurney, Jim Clark, Jack Brabham, Tony Brooks, Graham Hill, Lorenzo Bandini, John Surtees, Roy Salvadori; insomma,

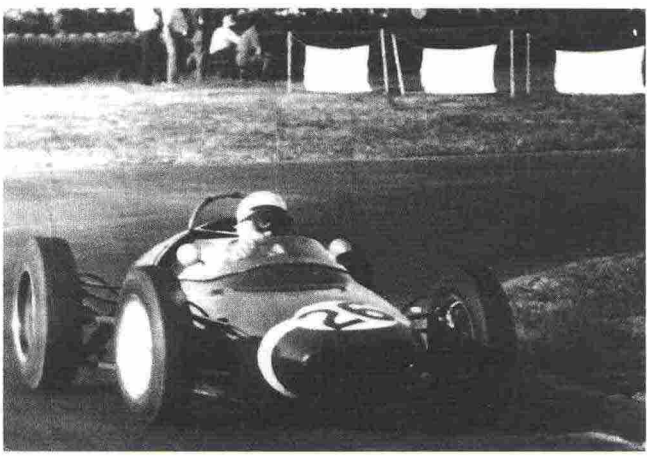
163757
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
Pag. 66



DOMINATORE IN PATRIA
A sinistra, Moss taglia il traguardo da vincitore con l'Aston Martin DB4 GT alla Silverstone International il 2 maggio 1959. Il pilota inglese disputò innumerevoli racing meeting sul territorio britannico, risultando vincitore la maggior parte delle volte.

GOODWOOD, CASA SUA
Sotto, a sinistra, in azione ancora con l'Aston Martin DB4 GT, questa volta al Fordwater a Goodwood il 18 aprile 1960: primo, tanto per cambiare.

L'ULTIMA DI MODENA
Sotto, un'immagine rara: l'ultima gara di Moss in Italia. Il 3 settembre 1961, una settimana prima di Monza, si disputa il GP di Modena, con molti dei migliori piloti del Circus. Moss vince su Lotus 18 di Rob Walker. È anche l'ultima competizione automobilistica organizzata all'Aerautodromo di Modena.



c'erano tutti e Moss con la sua vecchia Lotus 18 sbaragliò il campo. Fu quella l'ultima gara automobilistica disputata sulla pista modenese.Con l'Italia Moss ebbe un rapporto positivo: la prima volta per lui fu nel 1949, quando si presentò, ventenne, al Circuito del Garda. Fu una prima volta anche per gli appassionati di casa nostra, che non avevano mai visto una Cooper e, benché si trattasse della versione a passo lungo, con motore da F2, non mancarono commenti ironici alla vista di quella piccola monoposto dall'aspetto inusuale. Gli scettici si dovettero ricredere il giorno della gara quando il ragazzo inglese terminò al terzo posto, facendo tremare Villoresi e Tadini sulle Ferrari 166.

Record

E poi naturalmente ci fu la Mille Miglia del 1955, quella del record a 157,650 km/h di media (10h7'48"). Che sarebbe potuto essere anche migliore, se non avesse avuto un paio di toccate *"a Pescara e Piacenza"* e soprattutto non fosse finito *"in un fosso a Radicofani"*, come lui stesso aveva annotato nei suoi appunti; dove peraltro aveva anche scritto di essere *"volato su un ponte a 270 km/h"*. Chissà Dennis Jenkinson, il temerario giornalista che lo accompagnava… Il record alla Mille Miglia è quello sempre ricordato, ma non è l'unico che Moss stabilì, anzi… due anni dopo quella vittoria, nel 1957, stabilì un vero e proprio record di velocità su terra, a Bonneville. Quella volta era stato ingaggiato dalla MG per guidare la EX-181, filante automobile spinta da un piccolo quattro cilindri di soli 1500 cc, derivato di serie, dotato di testa bialbero e compressore da 290 Cv a 7000 giri. Il pilota inglese conquistò, il 23 agosto di quell'anno, vari record di categoria, tra cui quello della velocità massima a 395,31 km/h. Sicuri che fosse "re senza corona"?

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.
163757
Pag. 67

automobilismo D'EPOCA
Mensile
Data 05-2020
Pagina 12
Foglio 1

LA 1000 MIGLIA RINVIATA A OTTOBRE, DA GIOVEDÌ 22 A DOMENICA 25

Il Consiglio di Amministrazione di 1000 Miglia srl in accordo con il Socio Automobile Club di Brescia, a fronte dell'emergenza in atto e al fine di garantire lo svolgimento della manifestazione nella massima sicurezza, ha deliberato il rinvio della 1000 Miglia 2020 - e degli eventi collaterali - che, pertanto, si svolgerà da giovedì 22 a domenica 25 Ottobre prossimo.

«Come le nostre istituzioni hanno costantemente comunicato in questi giorni» ribadiscono Franco Gussalli Beretta, presidente di 1000 Miglia srl e Aldo Bonomi, presidente dell'Automobile Club di Brescia «la salute delle persone viene prima di tutto e, nella speranza della migliore e più rapida risoluzione di questa situazione senza precedenti, tutti indistintamente abbiamo la responsabilità di partecipare allo sforzo collettivo in corso».

È la seconda volta nella storia della corsa che si deve rimandare la data di effettuazione: la prima volta fu nel 1947, per consentire ai vari comuni e provincie di rendere le strade e i collegamenti più completi: quell'anno la corsa non fu disputata ad aprile come al solito, bensì spostata alla data del 21 e 22 giugno. Fu la famosa edizione di Nuvolari in testa con la piccola Cisitalia, poi fermato dalla pioggia in favore di Biondetti che vinse la corsa.

www.1000miglia.it

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LIBERTÀ

Quotidiano

Data 16-05-2020
Pagina 30
Foglio 1

Slitta la Mille miglia i bolidi d'epoca attesi il 25 ottobre

Castellarquato, la festa di oggi è solo rimandata all'autunno tappa finale con piloti piacentini e diversi eventi nel borgo

Fabio Lunardini

CASTELLARQUATO

Se non ci fosse stata questa nefasta emergenza sanitaria, oggi sarebbe stato un giorno speciale per Castellarquato.
Il borgo avrebbe infatti accolto tra le sue strade selciate il passaggio della "Mille Miglia", la gara di auto d'epoca più importante del mondo.
Nella realtà che stiamo vivendo però, nessuna folla può ancora accalcarsi dietro le transenne, nessuno si sporge per ammirare il passaggio di quei bolidi talmente belli il cui valore è riconosciuto anche dai non appassionati. Oggi purtroppo, è un giorno come un altro a Castellarquato. Seppur nel paese si iniziano a vedere i primi segni di risveglio dopo la pandemia, non si hanno certezze sul come si dovrà gestire l'aspetto sociale e aggregativo in futuro ma, seppur con i punti interrogativi del caso, una buona notizia c'è. Quelle macchine meravigliose che hanno visto scorrere la storia sotto i loro pneumatici, torneranno a sfrecciare, e lo faranno nello splendido e altrettanto testimone, storico borgo.

Nella mattinata di domenica 25 ottobre, infatti, il rombo dei motori delle autovetture sarà la colonna sonora gioiosa del paese. L'ultima tappa della corsa prevede nella Parma-Brescia, il passaggio a Castellarquato. Il sindaco Giuseppe Bersani commenta con soddisfazione: «Il passaggio di questa importantissima manifestazione automobilistica è sicuramente un'ulteriore opportunità di vetrina internazionale per Castellarquato. Ci auguriamo possa essere anche un'occasione per creare indotto alle attività del paese e che lo slittamento in avanti della data anziché l'annullamento sia un segnale positivo di ripartenza anche del settore turistico».
L'assessore al turismo Gilda Bojardi conferma e annuncia un evento straordinario: «I testimoni diretti di quelle imprese, nate nel 1927, non ci sono più, ma ci rimangono magnifiche immagini della loro corsa attraverso l'Italia. Queste immagini, tratte dalla collezione della Fondazione Negri di Brescia, riprodotte su grandi pannelli, che narrano un mondo che oggi fatichiamo a immaginare, saranno esposte nello stesso mese di ottobre a Castellarquato, in una mostra curata dall'assessorato alla cultura».
Questa epopea, il cui ricordo è ancora vivissimo, tanto che oggi alla rievocazione storica della Mille Miglia partecipano più di 600 equipaggi da tutto il mondo, si potrà rivivere attraverso l'ineguagliabile fascino delle immagini dell'epoca "eroica" dell'anteguerra. Domenica 25 ottobre sarà quindi l'ultima tappa della storica competizione, i concorrenti e il loro entourage passeranno prima da Sal-

L'Aston Martin di Pighi e Callegari, la Lancia Lambda di Fontanella e Covelli e, sopra, la Mille Miglia 2015 a Cortemaggiore FOTO LUNARDINI

somaggiore ed entreranno in terra piacentina a Castellarquato per poi dirigersi verso Milano. Si fermeranno per la pausa pranzo a Cernusco sul Naviglio. Proseguiranno verso Bergamo ed infine raggiungeranno la pedana di arrivo a Brescia dove 93 anni fa ebbe inizio la prima Coppa delle Mille Miglia. Un'idea un po' pazza di quattro appassionati, perché attraversare l'Italia alla fine degli anni Venti, da Brescia a Roma e ritorno, su un percorso di 1.600 km di strade quasi tutte non asfaltate era una cosa fuori dall'ordinario. Lo stesso anno della prima edizione, il 1927, è anche quello della prestigiosa autovettura Lancia Lambda che i piacentini Gianmario Fontanella e Annamaria Covelli porteranno alla manifestazione. Sicuramente sarà ai nastri di partenza anche un altro piacentino, Giovanni Pighi che, con il navigatore Luigi Callegari, parteciperanno alla gara con la straordinaria Aston Martin DB2/4 del 1955. «Questa sarà la mia quinta partecipazione alla gara, quattro delle quali classiche, nel 2013, 2014 e 2015 e l'ultima, nel 2018 ho aderito al tributo Ferrari – ha commentato Pighi – Speriamo che non ci siano ulteriori problemi. Ci terrei in modo particolare a partecipare quest'anno. Il passaggio a Castellarquato, il paese dove vivo nel periodo estivo, sarebbe un'ulteriore emozione. La gara è impegnativa ma ha un fascino particolare che nessun'altra gara motoristica riesce a dare. Sarà una straordinaria vetrina per tutto il territorio».

Slitta la Mille miglia i bolidi d'epoca attesi il 25 ottobre

Nuova "barriera" lungo il Po per difendere Calendasco

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

REGOLARITA' STORICA. UN'IDEA PER LA RIVOLUZIONE!

Siamo iper concentrati su gare, eventi sportivi, Racing. Certamente il differenziale 300 all'ora... zero crea un contrasto di umori evidente, emotivamente difficile da sostenere. L'attesa si trasforma in impazienza e quest'ultima diventa smania . Insomma, siamo fermi e già sovreccitati! Rischiamo di ripartire sopra i limiti e sopra le righe. Pazienza , ci vuole. È #fase2.

Dunque preferirei per un momento guardare a un futuro più rilassato e progettare, per esempio, il programma perfetto per unire la liberata voglia di viaggio, di vacanza e di eventi sportivi da seguire.

Iniziamo dal periodo. Le date. Lascerei stare l'estate, per sicurezza, e il settembre che eventualmente è sempre denso di "riprese" (anche se sarebbe il mese d'oro). Ottobre. Verosimilmente Ottobre è il mese della perfezione . CoViD a debita distanza, dimestichezza con una ormai acquisita attenzione alle precauzioni, stabilità emotiva della ripresa che ormai è un fatto. Non chiedo tanto, solo un paio di week end lunghi che mi dovete concedere. Ciascuno per un evento diverso.

L'astinenza Racing mi ha fatto riconsiderare la grande bellezza della Regolarità , della Storia, del "Classico". Poche storie, a Ottobre vedo cerchiati di rosso i week end (lunghi) del Tour de Corse Historique e della 1000 Miglia . È chiaro che è un "piano" ideale. A ciascuno, quindi, la possibilità di adattarlo alle proprie esigenze e ai suoi tempi, variazioni sul tema a parte è probabile che ci incroceremo rilassati e felici.

Tour de Corse Historique Il primo "viaggio" ha per destinazione la Corsica . Range 5-10 Ottobre . Cinque Tappe con destinazione Porto Vecchio, Saint Florent, Calvi, Ajaccio, Porto Vecchio. Il Tour de Corse " Rally " esiste dal 1956, è ed è stato una delle perle del Mondiale Rally. La "versione" Storica data dell'inizio di questo millennio, in questo senso riprendendo lo spessore dell'evento quando questo non è ancora maggiorenne. I segni del successo sono chiari, inevitabili. Ambiente , tipologia delle strade , scenari . L'Atmosfera che sprigiona da queste componenti è speciale, magica, e andare in Corsica con un "pretesto" così importante è un'esperienza di valore.

Il Tour de Corse Historique fissa rigidamente un tema, Auto dal 1947 in poi, e lo valorizza con il sistema dei " Passaporti ", ovvero dei pedigree di ciascun "pezzo" che così, oltre ad essere pregiato per sua natura, aggiunge al "ferro" una patina di Storia vissuta. I Passaporti determinano le categorie di gara, ma non è tutto, il Rally non è tutto . A questo si aggiungono, man mano che lo spirito della partecipazione si allontana dal ticchettio del cronometro, le classi Regolarité e Legende . La "corsa" di Regolarità si allinea alle norme basate sulle medie di percorrenza di ratti specifici, i "Legend" si liberano del tempo e scorrono le meraviglie dell' Isola della Bellezza per puro piacere.

Di qua dalla balaustra, a bordo strada, il Tour de Corse è un formidabile museo "in azione" dell'Auto da competizione e una vetrina sull'antologia dell'Automobile sportiva.

1000 Miglia Il secondo viaggio ci porta alla Mille Miglia . La 1000 Miglia è stata la più famosa corsa automobilistica stradale . La "granfondo" disputata dal 2927 al 1957 è una leggenda. Vent'anni dopo, nel 1977, la 1000 Miglia è diventata gara di Regolarità storica e la sua forza evocativa si è amplificata in un evento mediatico, e anche un po' chic , glamour, mondano, gigantesco. L'asse del percorso è quello originale, Brescia-Roma-Brescia , le auto ammesse devono essere di produzione fino al 1957 e avere avuto una presenza storica documentata. Tutti gli anni la passerella della Mille Miglia attrae un numero spropositato di partecipanti (liste di attesa impensabili) e di appassionati lungo il tracciato.

Inizialmente programmata dal 13 al 16 Maggio, per le "ben note vicende" la Mille Miglia è stata spostata a Ottobre dal 22 al 25 . Il percorso scende a Est da Brescia, un po' di

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Romagna, l'omaggio alle zone del terremoto del 2016 e il Lazio che porta fino al giro di boa di Via Veneto a Roma. Il ritorno è stupendo, risalendo la Cassia, la Val d'Orcia e il senese, Versilia e Lucca, per lasciare la Toscana con le lacrime agli occhi oltre la Cisa e scendere verso Milano e Bergamo prima del traguardo di Brescia. https://1000miglia.it
E ora veniamo a noi! Attenzione! Non dimentichiamo che saremo con tutta probabilità ancora in regime di convivenza con il bastardo e che le norme di attenzione, distanza e precauzione saranno ancora regole. Allora agli Organizzatori chiedo due cose . Due cose soltanto che potrebbero anche essere una buona idea per tutti . Questo genere di eventi è principalmente una vetrina, una lunga passerella, un'occasione estetica di rilettura ed evocazione di una Storia. Allunghiamone le pagine !
Ecco le due richieste agli Organizzatori dei due eventi in questione, e magari anche agli altri. La prima è che prevedano, creino e gestiscano un gran numero di chilometri-show . Con questo intendo dei lunghi tratti di trasferimento , o di attraversamento di città , paesi e villaggi , a velocità bassissima e controllata. Magari un lato della carreggiata per i partecipanti, l'altro per gli spettatori diligentemente e piacevolmente... in coda a godersi il passaggio dei loro eroi in una condizione di assoluta sicurezza. Non la vedo come una proposta indcente, c'è solo da mettere mano alla geografia stradale, alle tabelle dei tempi, ai programmi. Cose che il bravo Organizzatore fa già.
La seconda richiesta è conseguenza della prima. La realizzazione di dettagliati road book , mappe o tracce GPS che portino direttamente ai luoghi di cui sopra con un'attenta valutazione dei trasferimenti, delle tempistiche e delle densità di accoglienza dei punti-spettatori per consentire al Pubblico di "tagliare" , ricucire e anche personalizzare sulla base delle opzioni il proprio viaggio "turistico" e di spettatore. Un pizzico di informazioni, convenzioni e tips & tricks (e non sto parlando di un'app che sarebbe il massimo) e il gioco è fatto, bene!
Visualizza gallery (18 foto)
La Gallery

[REGOLARITA' STORICA. UN'IDEA PER LA RIVOLUZIONE!]

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

TARANTO Buonasera

Quotidiano

Data 19-05-2020
Pagina 15
Foglio 1

MOTORI. L'evento

Ad ottobre è in calendario lo storico appuntamento

La missione "Mille Miglia" per i tarantini

TARANTO - Storico obiettivo quello di Fabio Loperfido pilota dello Joni_Co Team; correrà infatti la più blasonata gara di sempre dopo settanta anni con i colori di Taranto a bordo di una meravigliosa Fiat 508 Coppa Oro del 1935.
Finalmente, in un momento così delicato per lo sport motoristico internazionale, una bella notizia per la città di Taranto che vedrà il nostro Loperfido disputare questa meravigliosa gara di regolarità storica, la Mille Miglia, nel mese di ottobre ed esattamente dal 22 al 25, una data ufficializzata dal calendario sportivo Aci che coinvolgerà, in questa disputa, i più blasonati equipaggi internazionali di specialità.
"Lo Joni _Co Team è onorato di annoverare tra le sue fila un pilota pluricampione italiano di regolarità storica di così tanta esperienza che timbrerà la sua partecipazione a questa gloriosa manifestazione dove riuscirà ad imporsi senza timore nei piani alti di classifica; gran parte dei partecipanti sono già stati validissimi avversari del nostro Fabio in tantissime manifestazione internazionali dove ha partecipato con successo": così dichiara il responsabile del team Massimo Castellano. "Dal canto mio cercherò di dare il massimo così carico di responsabilità; sono fortemente

motivato a portare alto il nome del nostro territorio che rappresenta un motivo chiave da perseguire sempre del nostro team" questo Fabio Loperfido, un pilota di poche parole ma fortemente incisivo e risoluto quando l'obiettivo da raggiungere si fa importante e così tanto esclusivo. Farà coppia con un navigatore di esperienza, Simone Calosi con il quale l'affinità' deve rappresentare un valore aggiunto da sottolineare perché fondamentale per il risultato finale. La macchina utilizzata sarà stupenda, affidabile e capace di ben figurare in una competizione che si preannuncia faticosa per uomini e mezzi; la concentrazione e la perizia di metodo sono gli ingredienti vincenti del pilota tarantino, conosciutissimo nell'ambiente e molto temuto per le sue indiscutibili qualità.
Tagliare il traguardo rappresenta già un grande risultato ma noi siamo sicuri che la prospettiva del nostro equipaggio guarda e ben più ambiziosi intenti…la parte alta della classifica sembra alla portata e l'augurio di Taranto e dei suoi appassionati punta esclusivamente in questa direzione.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

La Manovella

Mensile

Data 05-2020
Pagina 16/17
Foglio 1 / 2

A sinistra, Sir Stirling Moss, scomparso il giorno di Pasqua a 90 anni. Sopra, Moss posa con la 300 SLR con la quale conquistò la Mille Miglia del 1955. Sotto, La gara fu corsa col giornalista Dennis Jekinson: i 1.597 km del percorso Brescia-Roma-Brescia furono coperti in un tempo record, mai eguagliato, di 10 ore, 7 minuti e 48 secondi. Dietro di loro Fangio, a più di mezz'ora.

ADDIO A SIR STIRLING MOSS, IL RE CHE NON REGNÒ MAI

L'AUTOMOBILISMO MONDIALE È IN LUTTO PER LA SCOMPARSA DEL GRANDE PILOTA BRITANNICO, CHE VINSE IL MAGGIOR NUMERO DI GRAN PREMI, BEN 16, MA NON OTTENNE MAI UN CAMPIONATO DEL MONDO, LA REGINA ELISABETTA LO NOMINÒ BARONETTO NEL 2000

Avrebbe compiuto 91 anni il 17 settembre Sir Stirling Moss. Invece si è spento fra le braccia della sua terza moglie, Susie, dopo una lunga malattia il giorno di Pasqua, nella sua casa di Londra.

Stirling Craufurd Moss, nacque nel 1929 a West Kensington, periferia di Londra, dove crebbe a pane e motori, una passione che coinvolse l'intera famiglia: suo padre Alfred corse negli anni '20 con buoni risultati (14° alla 500 Miglia di Indianapolis del 1924); sua sorella Pat, scomparsa nel 2008, fu ottima rallista e suo cognato fu lo svedese Erik Carlsson, "Mr Saab".

Premesse, queste, che lo avrebbero fatto diventare uno dei nomi da inserire senza dubbio nel Pantheon dei più grandi piloti di sempre, forte di una carriera straordinaria ma screziata dalla sorte. Infatti, mantiene il record di Gran Premi di F1 vinti (16 su 66 gare totali disputate, ma sono ben 529 le partecipazioni a competizioni tra il 1948 e il 1962, 212 quelle vinte) ma non è mai riuscito a ottenere un Campionato del Mondo: è arrivato secondo per quattro volte (dal '55 al '58) e terzo per tre volte (dal '59 al '61), con buona pace di chi sostiene che, per diventare "big", si debba stazionare, almeno una volta, sul tetto del mondo con una coppa in mano. Dopo aver convinto il padre ad acquistare una Cooper, iniziò a partecipare a qualsiasi gara possibile per farsi conoscere, obiettivo che coronò con l'esordio in F1 al GP di Svizzera del 1951, su una HWM-Alta, con la quale, partito quattordicesimo, recuperò sei posizioni arrivando ottavo. L'anno dopo è la volta del secondo posto al Rallye di Montecarlo, su una Sunbeam-Talbot 90 con John Cooper. Proprio Moss portò la Casa inglese a far conosce le sue agili e infallibili vetturette, presto protagoniste della massima Formula. Il primo podio in F1 arrivò invece al GP del Belgio del 1954: terzo dietro a Fangio. Nella vita però succedono fatti che pongono a un bivio. Il suo, come spesso accade a chi rischia la vita correndo in auto, gli si para di fronte sotto forma di incidente: il 23 aprile 1962 (il lunedì di Pasqua, fatalità), quando ha 33 anni ed è all'apice della carriera (si vocifera il passaggio alla Ferrari), al volante di una Lotus-Climax, insieme a Surtees, partecipa al 100 Mile Glovery Trophy che si corre a Goodwood. L'auto ha dei problemi, deve rientrare ai box e quando torna in gara è nono. Tenta la scalata ma, mentre supera

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 73

Graham Hill in staccata all'esterno di una curva, perde il controllo dell'auto e finisce in un fosso. L'auto è un groviglio di lamiere e, per estrarlo dall'abitacolo ci vogliono quaranta minuti. All'arrivo in ospedale, Moss è in coma e ci rimane una settimana. Alla ripresa, la parte sinistra del corpo è paralizzata. Solo la sua tempra incredibile, la determinazione e i sacrifici gli permetteranno di recuperare totalmente la mobilità ma la carriera è finita: dopo un test a bordo di una nuova Lotus, decide di smettere.

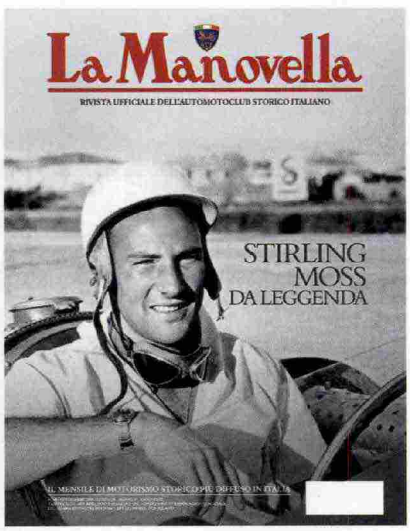
Nel suo palmarès annoveriamo partecipazioni a gare delle più svariate categorie, al volante di vetture di tipologie molto diverse: affermazioni nelle prove di durata, nelle grandi classiche su strada, in gare per vetture GT come il Tourist Trophy 1950 su Jaguar XK120 e quelli del 1960 e '61 su Ferrari 250 SWB oppure ancora la 3 Ore di Daytona 1962 su Ferrari 250 GT Berlinetta. Fu una celebrità: nel 1967 apparve nel film della saga James Bond "Casino Royale"; nel 2008 Mercedes-Benz gli dedicò una versione speciale della supercar SLR, mentre la Ferrari 250 SWB vittoriosa al TT di Goodwood 1960, venduta al prezzo record di 7 milioni di sterline nel 2013. Nel 2000 la Regina Elisabetta lo nominò Baronetto.

Noi de La Manovella lo incontrammo nel 2009 e a lui e alla sua storia dedicammo una copertina. L'occasione fu la Vernasca Silver Flag di quell'anno, alla quale Moss, all'epoca quasi ottantenne, arrivò per sfilare nel concorso dinamico con la sua bellissima Osca FS372 del 1957 - fresca di restauro in Italia - dotata del famoso motore di 1,5 litri con testata desmodromica progettata da Ernesto Maserati. Ci colpì il suo modo di fare pacato e gentile, i gesti misurati ed eleganti, l'aplomb inglese e i sorrisi dispensati a quanti lo avvicinarono, gli chiesero un autografo o vollero scattare una foto con lui. Quello delle vetture storiche, con le quali partecipare a gare per auto d'epoca, fu la sua ultima passione: oltre alla Osca ha infatti posseduto una Lola MK1, le Chevron B16 e B19, una Lotus 23B e una Jaguar C-Type. Parlammo poi delle partecipazioni al GP di Monaco sul Circuito di Montecarlo, il suo preferito, della leggendaria vittoria alla Mille Miglia del 1955 col record di percorrenza (10 ore, 7 minuti e 48 secondi, con una velocità media di 157,650 km/h) a bordo dell'incredibile Mercedes-Benz 300SLR col numero "722" (che tornò a guidare alla rievocazione della Freccia Rossa appena 5 anni fa) in coppia con Dennis Jekinson e dei capolavori sulla Lotus-Climax nel 1961 (Montecarlo e Nurburgring) davanti alle ben più poderose Ferrari 156.

John Surtees - l'unico in grado di ottenere titoli mondiali sia su due che su quattro ruote - disse di lui: "Io ritengo l'unico vero uomo da battere"... se l'ha detto lui, c'è da crederci.

l.m.

Sopra, a sinistra, 16 luglio 1955, GP di Inghilterra. Si riconoscono, da sinistra, il direttore tecnico Rudolf Uhlenhaut (padre della 300 SLR), i piloti Mercedes Juan Manual Fangio, Stirling Moss e Karl Kling, col gilet nero Piero Taruffi e con giacca e cravatta il direttore sportivo di Mercedes Alfred Neubauer. Al centro, Monza, GP d'Italia 1956. Moss corre su Maserati 250 F: vince davanti a Collins e Fangio su Ferrari. A destra, Stirling Moss e Fangio con le 300 SLR "722" e a ruote scoperte a un evento sul circuito di Hockenheim nel 1999. Sotto, a sinistra, alla Vernasca Silver Flag del 2009 su Osca FS372.



La copertina che La Manovella dedicò al campione nel settembre del 2009.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Pag. 74

NEWS

20 May 2020 | *di Marco Di Pietro*

Gareclassiche: rimettiamo in moto la macchina organizzativa

La terza diretta Facebook di #insiemeperilclassico ha riunito cinque personaggi chiave dello sport motoristico storico italiano: dal direttore generale di AciSport agli organizzatori di Mille Miglia, G.P. Nuvolari, WinteRace e Canossa Events. La voglia di ripartire accomuna gestori e appassionati, ma occorre fare i conti con regolamenti sull'applicazione del distanziamento sociale non ancora adattati agli sport automobilistici e con un calendario autunnale forse fin troppo affollato.

Con gli spunti di riflessione proposti dal vice-direttore di Ruoteclassiche Carlo Di Giusto, il 19 maggio alle 18.00 si è tenuta la terza diretta Facebook di #insiemeperilclassico, l'iniziativa della nostra rivista che ha l'obiettivo di diventare una piattaforma di condivisione di intenti, iniziative e idee per rimettere in moto l'economia del settore dei veicoli da collezione. Dopo le dirette precedenti dedicate alla ripartenza degli **eventi fieristic**ie alla riapertura dei **musei dell'auto**, questa puntata è stata dedicata al mondo delle competizioni di regolarità per auto storiche. Hanno partecipato Marco Rogani (direttore generale di AciSport), Luca Bergamaschi di Mantova Corse (organizzatore del Gran Premio Nuvolari), Rossella Labate (WinteRace), Luigi Orlandini di Canossa Events (100 Ore di Modena e Terre di Canossa) e Paolo Mazzetti, presidente del Registro Mille Miglia.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

#INSIEMEPERILCLASSICO, LA TERZA DIRETTA FACEBOOK

Qualche schiarita all'orizzonte, ma... La situazione attuale è descritta da Rogano di Aci Sport in modo semplice: se è vero che con la "fase 2" le regole comportamentali sul distanziamento sociale sono più definite, non c'è ancora un protocollo che riguardi le manifestazioni sportive automobilistiche, per capire se questo tipo di eventi si potrà svolgere nel prossimo futuro oppure occorrerà attendere ancora qualche mese. Rogano ha sottolineato anche la differenza tra eventi competitivi come i rally, su cui AciSport ha già impostato alcune regole straordinarie (per esempio la partenza che verrà data dal parco assistenza, evitando pedane e assembramento di pubblico), e le gare di regolarità, che sono eventi dedicati maggiormente allo spettacolo per gli appassionati. Nelle competizioni per auto storiche partenza, arrivo e tappe di ristoro sono sempre state occasioni per il pubblico di avvicinarsi alle auto, che rappresentano il vero polo d'attrazione. La parte sportiva è importante, ma soprattutto per alcuni dei partecipanti alla gara, per gli spettatori lo è meno. Anche per tanti iscritti sono l'opportunità turistica, il bagno di folla, il passare del tempo con amici che condividono la stessa passione i principali motori che spingono alla partecipazione.

Mascherina anche al volante? Non si sa nemmeno se durante le manifestazioni di regolarità pilota e co-pilota dovranno stare in auto con la mascherina: nei rally il problema è superato perché gli equipaggi indossano casco e sottocasco. Prima o poi le regole verranno stabilite, e le Commissioni di AciSport sono al lavoro per indurre comportamenti sensati, ma compatibili con le norme stabilite dal Governo e dal Ministero dello Sport. Come però osservano i partecipanti alla diretta di Ruoteclassiche, se nemmeno il calcio, che è lo sport nazionale, sa ancora quando ripartirà e in che modo, l'automobilismo è in condizioni ancora più arretrate.

WinteRace col solleone? No grazie. Lo slittamento dei calendari e di buona parte delle manifestazioni più importanti non è certo la soluzione adatta, specie per manifestazioni come la WinteRace, come sottolinea Rossella Labate, che hanno un senso sportivo e di immagine se effettuate sulle strade innevate delle Dolomiti, non certo a Ferragosto. Dare un arrivederci al prossimo anno è la soluzione inevitabile, peraltro compresa da tutti gli iscritti all'edizione 2020 che rimarrà purtroppo sulla carta. Chiaramente non fa piacere a nessuno vedere vanificato il lavoro di un anno. Luca Bergamaschi è tornato a sottolineare che, privati dei momenti conviviali e di aggregazione sociale, le gare storiche perdono fascino e buona parte della loro motivazione: "togliamo la partenza, i pranzi durante il percorso, le cene di gara, l'arrivo tra la folla e le premiazioni: cosa rimane?"

L'organizzazione delle trasferte dall'estero. Sebbene si possa ragionevolmente pensare a uno slittamento delle manifestazioni principali a partire da settembre, per gli eventi di assoluta importanza, quelli che attirano molti concorrenti stranieri (per esempio la Mille Miglia, che vede il 70% dei partecipanti al via di nazionalità estera) si pongono ulteriori problemi. Pensiamo per esempio alla logistica: trasportare una vettura dal Sudamerica necessita di un mese e mezzo tra imbarco e raggiungimento della destinazione. È possibile organizzare il trasporto, quando non si sa se a ottobre la gara potrà prendere il via e, soprattutto, quali limitazioni ci saranno ai confini nazionali, in particolare per chi proviene dall'esterno dell'Unione europea? La buona notizia è che tutti gli organizzatori sono concordi nell'annunciare durante la diretta di Ruoteclassiche che le iscrizioni versate saranno recuperate con la partecipazione all'evento quando potrà disputarsi. È però prevedibile che per gli eventi di importanza minore ci sia un calo delle iscrizioni.

La macchina organizzativa produce business anche all'indotto. Come ha sottolineato Paolo Mazzetti, gli eventi di prima fascia costituiscono un supporto fondamentale anche per il turismo, quindi la ripartenza delle gare storiche può contribuire ad agevolare uno dei settori più colpiti dalle conseguenze del Covid-19. La Mille Miglia, per esempio, muove una carovana di 2000 persone. E l'attraversamento di 200 comuni offre l'opportunità a ciascuno di essi di organizzare eventi collaterali; la gestione dell'attraversamento delle località, per giunta, alimenta il lavoro di migliaia di aziende. Ovviamente l'edizione di quest'anno, rimandata a ottobre, dovrà essere gestita in maniera diversa: niente più assembramenti nel centro delle città e dei paesi, ma attraverso una adeguata comunicazione e organizzazione si potrà permettere di distribuire meglio il pubblico lungo tutto il percorso, dando spazio alla passione ma nel rispetto delle regole di distanziamento sociale. Per permettere agli appassionati di ammirare meglio le vetture, per esempio, verranno stabiliti passaggi obbligati a velocità ridotta.

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Novità positive alle verifiche. La sensibilità di AciSport nel voler risolvere il problema della ripartenza del circus delle auto storiche emerge dall'anteprima che Marco Rogano ha dato durante la diretta: i licenziati italiani non dovranno fare le solite code per le verifiche prima della partenza. Grazie al supporto di AciInformatica, i controlli saranno anticipati e gestiti in via telematica. Anche per gli stranieri verrà impostata una procedura analoga. AciSport sta approntando anche le regole da rispettare nell'ambito della sanificazione dei locali e delle vetture partecipanti alle manifestazioni. Insomma, l'ente sportivo, e gli organizzatori, stanno facendo di tutto per accelerare la ripartenza. Manca però una decisione da parte delle Istituzioni. E poi c'è il problema degli eventi che attraversano più regioni: gli enti regionali potrebbero stabilire regole differenti tra loro. Molti eventi hanno come epicentro l Lombardia che, essendo la regione più colpita dal Coronavirus, potrebbe essere attardata nella ripartenza oppure subire ritorni improvvisi del lockdown. E tornando al problema della partecipazione degli stranieri: quali saranno le regole di ingresso, si chiede Luigi Orlandini? Abrogata, come sembra, la quarantena per i cittadini comunitari che si spostano da un paese all'altro dell'Unione, quali imposizioni per gli inglesi e gli extra-europei?

Calendario affollato. Come ha evidenziato Luca Bergamaschi, l'agenda degli appuntamenti irrinunciabili che sono stati spostati a partire da settembre sta diventando forse troppo fitta: il 30 agosto si dovrebbe svolgere la Coppa delle Dolomiti, il 13 settembre è stato programmato il Trofeo Lumezzane, gara a calendario valida per il Campionato di Regolarità, il 20 settembre il Trofeo Nuvolari, il 4 ottobre si dovrebbe correre al Terre di Canossa, l'11 ottobre la Coppa Mazzotti, il 18 ottobre la Targa Florio in Sicilia e il 25 ottobre la Mille Miglia. Come minimo, c'è da aspettarsi una caduta delle iscrizioni, almeno per le manifestazioni di seconda fascia. Perché se per sostituire le eventuali defezioni straniere alla Mille Miglia ci sono già 170 iscritti di riserva, per altri eventi l'incertezza sullo svolgimento della manifestazione potrebbe far propendere qualche equipaggio a rimandare la partecipazione all'anno prossimo. Se le incognite sono legate quindi alla sostenibilità degli eventi in base al numero di effettive iscrizioni, i partecipanti al dibattito non temono affatto un effetto negativo legato a considerazioni di carattere di opportunità (ha senso ed è corretto esporsi al volante di auto dal valore economico elevato in un momento di grande crisi economica per molti nostri connazionali?). Tutti gli intervenuti alla diretta Facebook di Ruoteclassiche sostengono esattamente il contrario: le manifestazioni sportive delle auto storiche sono un eccellente supporto per sostenere e rilanciare l'economia e il turismo in Italia.

Sentiment positivo. Per concludere, Rossella Labate ha sottolineato che tra gli specialisti della regolarità c'è tanta voglia di tornare alle gare e di condividere con gli amici questa passione. Il parere è stato confermato dai numerosi spettatori della diretta che sono intervenuti con i loro messaggi. C'è uno spasmodico desiderio di tornare alla normalità. Ora aspettiamo le regole.

TAGS diretta Facebook gare storiche insiemeperilclassico regolarità

Bacheca

INFO SPONSORIZZATA

Il fai da te del collezionista

Per gli appassionati che amano spendere del tempo all'aria aperta o in...

MA-FRA
I cosmetici per la vostra auto

COMMENTI

Commenti: 0 Ordina per Meno recenti

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LIBERTÀ
Quotidiano
Data 25-05-2020
Pagina 38
Foglio 1

Auto piacentine alla Mille Miglia vetture storiche a fine ottobre

La quinta e ultima tappa transiterà a Castellarquato. Due gli equipaggi affiancati dal team Piacenza Corse

● L'emergenza per la pandemia dovuta al coronavirus non ha fermato la Mille Miglia, la più famosa corsa di auto storiche. La celebre gara avrebbe dovuto svolgersi dal 13 al 16 maggio, e domenica scorsa 17 maggio avrebbe fatto tappa, come è avvenuto spesso in passato, nella magnifica cornice di Castellarquato. Per ragioni di sicurezza, come ogni altro evento programmato in questi mesi, la manifestazione è stata spostata, dal 22 al 26 ottobre prossimi.

Nella tappa originaria che doveva transitare a Castellarquato, la quinta e ultima della prova, la partenza sarebbe avvenuta da Parma, quindi il passaggio sulle colline del Piacentino, il successivo transito da Milano e Bergamo e l'arrivo a Brescia. Il programma originario non dovrebbe subire modifiche, perciò tutto fa pensare che la tappa rimanga inalterata: il passaggio da Castellarquato dovrebbe avvenire nell'ultimo dei cinque giorni di gara, cioè lunedì 26 ottobre.

Anche in questa edizione, la 38esima, sono iscritti due equipaggi piacentini affiancati dalla Scuderia Piacenza Corse, ammessi di diritto in quanto classificati tra i primi cento assoluti della scorsa edizione: sono la coppia composta da Paolo Bordi e Davide Siracusa, a bordo di una Fiat 1100 Pininfarina anno 1954, che l'anno scorso si sono classificati al 76esimo posto; e la coppia formata da Ubaldo Bordi e Eugenio Bordi, alla guida di una Fiat Siata anno 1954, che nel 2019 si sono classificati all'85esimo posto.

I due equipaggi piacentini dunque nella passata edizione della Mille Miglia si sono comportati egregiamente, considerato che entrambi erano alla prima partecipazione della corsa, alla quale hanno partecipato 440 equipaggi provenienti da ogni parte del mondo.

Le vetture piacentine sono state seguite per i circa duemila chilometri del percorso dal furgone e dai meccanici della Scuderia Piacenza Corse, che giorno e notte hanno fornito assistenza tecnica fino all'arrivo di Brescia.

Anche il prossimo autunno gli equipaggi piacentini saranno "scortati" dal punto di vista tecnico da un furgone del team Piacenza Corse.

In alto, Ubaldo e Eugenio Bordi; qui sopra, Paolo Bordi e Davide Siracusa

2.000
i chilometri del percorso, in cinque tappe dal 22 al 26 con arrivo a Brescia

Vent'anni fa la prima storica Eccellenza della Pontenurese

Chero, è Brianti il nuovo allenatore subentra a Esposito

Auto piacentine alla Mille Miglia vetture storiche a fine ottobre

Felipe Massa: Schumi fa una situazione complicata

2.000

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

CORRIERE DELLA SERA

Quotidiano

Data 26-05-2020
Pagina 34
Foglio 1

Il lutto

Addio a Paolo Marzotto, il «conte volante»

Paolo Marzotto, figlio del conte Gaetano, aveva 89 anni

Imprenditore, mecenate e ultimo dei «conti volanti». È mancato Paolo Marzotto, l'ultimo figlio maschio del patriarca Gaetano, dell'omonima dinastia tessile di Valdagno (Vicenza). Con lui se ne va uno dei protagonisti dell'imprenditoria veneta che, nel Dopoguerra, hanno reso possibile la ricostruzione e la creazione di un benessere diffuso. Paolo Marzotto incarnava questo aspetto e lo univa alla passione sportiva: alternando alla fabbrica sfrenate gare automobilistiche in pista, gareggiando su Ferrari a Les Mans e a varie edizioni della Mille Miglia. «Noi fratelli eravamo i conti volanti — ricordava con un sorriso in un'intervista di un anno fa — e avevamo corso tutti: ma i più veloci eravamo io e Giannino». Il conte Paolo avrebbe compiuto 90 anni il 9 settembre. Lascia la moglie Caroline, sposata in seconde nozze, e le figlie Veronica e Dominique.

Andrea Alba

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Politecnico, tour virtuale tra le aziende

163757

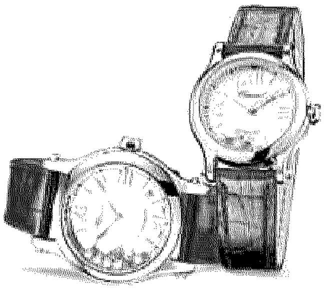
Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA STAMPA

Quotidiano

Data 30-05-2020
Pagina 25
Foglio 1

TEMPO



Chopard Happy Sport Italia, in acciaio e oro, serie limitata a 50 pezzi, prezzi da 9.620 euro

Gli orologi Chopard dalle pietre tricolori sono un omaggio al nostro Paese

PAOLO DE VECCHI

Originale e prezioso omaggio della maison di gioielleria e orologeria Chopard all'Italia, in un momento di grande difficoltà che, tra le altre cose, ha riacceso sentimenti patriottici (come si poteva notare dalle bandiere esposte alle finestre durante il lockdown), è appunto il tricolore il soggetto di una particolare collezione femminile.

La maison, che nasce e si sviluppa durante la seconda metà del 1800, ha poi ripreso vigore durante gli Anni '60 grazie all'acquisizione e alle nuove iniziative imprenditoriali di Karl Scheufele, terza generazione di una dinastia di orologiai e gioiellieri d'origine tedesca, oggi governata dalla quarta: Karl-Friedrich e Caroline Scheufele. Il brand molto conosciuto in Italia - grazie alla presenza di boutique monomarca in luoghi strategici come Firenze, Milano, Roma e Porto Cervo - è nota al pubblico maschile soprattutto per la sponsorizzazione dal 1988 della 1000 Miglia. A cui è legata annualmente l'uscita di una serie di cronografi dedicata alla famosa competizione d'auto storiche.

Per il pubblico femminile la maison rappresenta invece una felice e personalissima vena creativa specialmente nel campo della gioielleria. Sublimata al Festival del Cinema di Cannes, con attrici che spesso e volentieri sono testimonial di monili firmati Chopard, indossati sul red carpet prima delle proiezioni, passerella mondana fra le più seguite.

La maison è famosa anche per aver dato viita dal 1993 alla collezione Happy Sport, orologi e gioielli basati sull'originale idea di pietre preziose singolarmente incastonate, di numero e tipo svariato, che si muovono libere tra il quadrante e il vetro. Un prezioso effetto ludico ripreso per l'ultima serie dedicata appunto al nostro Paese. Dove il vessillo nazionale è composto da pietre preziose bianche rosse e verdi. Il movimento è automatico e visibile dal fondo personalizzato, mentre la cassa è in acciaio e oro. —

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Maxi geometrie antivirus
Ecco a voi le "mascherone"

163757

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.