

Rassegna Stampa - Luglio 2020
Press Review - July 2020



THE MOST
BEAUTIFUL
RACE
IN THE
WORLD



1000
MIGLIA

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica MILLE MIGLIA				
16/17	Mondo Padano	31/07/2020	<i>NUVOLARI, A CREMONA L'ESORDIO IN MOTO</i>	4
6/7	RMotore (La Repubblica)	28/07/2020	<i>CARA AUTO TI SCRIVO...MIDNIGHT BLUE IL ROMANZO DELLA JAGUAR (M.Giordana)</i>	7
9	Il Tirreno - Ed.Lucca	26/07/2020	<i>DA NON PERDERE - MILLEMIGLIA CONFERMATO A LUCCA ANCHE NEL 2021</i>	12
1	La Nazione - Ed.Lucca	26/07/2020	<i>SPORT LA MILLE MIGLIA IN CITTA' ANCHE IL PROSSIMO ANNO</i>	13
15	Il Resto del Carlino - Ed. Ancona	17/07/2020	<i>FESTIVAL, TEATRO E TANTA MUSICA: GLI EVENTI RISVEGLIANO LA CITTA'</i>	27
17	Il Quotidiano del Sud	16/07/2020	<i>CANOVA, INTRAMONTABILE PILOTA</i>	28
18	Il Resto del Carlino - Ed. Reggio Emilia	15/07/2020	<i>I PIONIERI DELLA FORMULA 1 BERTANI IL NOSTRO LECLERC</i>	29
13/14	Azione (Svizzera)	13/07/2020	<i>ALL'ETA' DI 110 ANNI, LA CASA DEL BISCIONE HA CREATO LA SUA MACCHINA DEL TEMPO</i>	31
		11/07/2020	<i>LE REGINE DELLA STRADA (S.Confaloni)</i>	39
13	Libero Quotidiano			
29	Giornale di Brescia	09/07/2020	<i>MOBILITA' ELETTRICA: LE 5 STAR BRESCIANE SECONDO SYMBOLA</i>	41
48	L'Unione Monregalese	08/07/2020	<i>RICORDANDO ALTRI NOSTRI SPORTIVI E TIFOSI</i>	42
26	Auto Italiana	01/07/2020	<i>MILLE MIGLIA E L'AUTO ITALIANA</i>	43
36/40	EpocAuto	01/07/2020	<i>IL MOTORE DELLA LANCIA AURELIA</i>	57
36/37	EpocAuto	01/07/2020	<i>QUANDO AL VALENTINO SI CORREVA I GRAN PREMI</i>	62
40/47	La Manovella	01/07/2020	<i>L'ERA DELL'ELEFANTE BIANCO</i>	72
Rubrica MILLE MIGLIA WEB				
	TheTimesociety.com	31/07/2020	<i>CON CHOPARD E' GIA' TEMPO DI 1000 MIGLIA</i>	94

Sommaro Rassegna Stampa

Pagina Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica	MILLE MIGLIA WEB		
Repubblica.it	29/07/2020	PARMA, LA MILLE MIGLIA RIAPRE GLI ALBERGHI: IL COMUNE CERCA 700 CAMERE	102
Lagazzettadilucca.it	25/07/2020	LA 1000 MIGLIA SARA' A LUCCA ANCHE NEL 2021	110
Ilgazzettino.it	24/07/2020	AL VIA LA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI, SI PARTE DA CORTINA. LA "1000 MIGLIA DELLE ALPI" INAUGURA LA S	115
Ilmessaggero.it	24/07/2020	AL VIA LA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI, SI PARTE DA CORTINA. LA "1000 MIGLIA DELLE ALPI" INAUGURA LA S	117
Motori.ilmattino.it	24/07/2020	AL VIA LA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI, SI PARTE DA CORTINA. LA "1000 MIGLIA DELLE ALPI" INAUGURA LA S	119
Motori.Ilmessaggero.it	24/07/2020	AL VIA LA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI, SI PARTE DA CORTINA. LA "1000 MIGLIA DELLE ALPI" INAUGURA LA S	120
Motori.leggo.it	24/07/2020	AL VIA LA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI, SI PARTE DA CORTINA. LA "1000 MIGLIA DELLE ALPI" INAUGURA LA S	122
Rmcmotori.com	23/07/2020	DISABILITA' E MOTORSPORT: PER UNA MOBILITA' SENZA BARRIERE AL SERVIZIO DI TUTTI	128
Corriere.it	22/07/2020	AUTOMOBILI D'EPOCA, TUTTE LE CONQUISTE DI LUZZAGO, DALLA MILLE MIGLIA A 007	131
Corriere.it	22/07/2020	UNA MOSTRA DEDICATA AL «GENIO ITALIANO» LANCIA IL RITORNO DI AUTO E MOTO D'EPOCA	134
Lasicilia.it	22/07/2020	CITTA DEI MOTORI, IL MUSEO DI ARESE CELEBRA I 110 ANNI DI ALFA ROMEO	136
Ansa.it	21/07/2020	GLI APPUNTAMENTI DELL'ESTATE A SAN MARINO	138
Corriere.it	21/07/2020	AUTO D'EPOCA PIU' FORTI DEL COVID: CONFERMATA L'ESPOSIZIONE DI PADOVA	140
Quattroruote.it	20/07/2020	COPPA DORO DELLE DOLOMITI 2020: RIPARTE IL CAMPIONATO ITALIANO GRANDI EVENTI	142
Corriere.it	19/07/2020	AUTOMOBILI D'EPOCA,	144
Gazzetta.it	10/07/2020	AUTO STORICHE: POLTU QUATU CLASSIC, I GIOIELLI DELLA COSTA SMERALDA	151
ReportPistoia.it	01/07/2020	IL CLUB LOTUS ITALIA CELEBRA LA "MILLE MIGLIA", LE TAPPE	164

Foro Boario Il 20 giugno di cento anni fa gli sportivi si erano svegliati all'alba e, già alle 6, porta Ven zia brulicava di gente per l'attesissimo IV Circuito Internazionale

Nuvolari, a Cremona l'esordio in moto

Il Campionissimo si iscrive alla gara col nome del figlio, Giorgio. Ma non sarà un debutto felice

di *Fabrizio Loffi*

Quella mattina del 20 giugno 1920 gli sportivi cremonesi si erano svegliati all'alba e porta Venezia, già alle 6, brulicava di gente, come in un giorno di mercato. Al foro boario, però, nel recinto destinato al bestiame, non ci sono le vacche e si sente un insolito crepitio: scoppi improvvisi, rombi di motori tirati al massimo, e zaffate di benzina. Regna una gran confusione, gente che va e viene, che urla e impreca, in preda all'agitazione. Tra gli ultimi, febbrili, preparativi del IV Circuito Internazionale motoristico di Cremona, nessuno ha tempo di badare a quel ragazzo minuto che trascina impacciato una moto Della Ferrera Corsa da 600 cm. È la prima gara a cui si è iscritto, anche se non è più giovanissimo. Pur avendo già una certa dimestichezza con i motori, è stato richiamato alle armi come "autiere" e ha guidato autoambulanza della Croce Rossa, camion e vetture che trasportano gli ufficiali, tra le prime linee e le retrovie del fronte orientale. Gli anni sono così passati e solo da qualche giorno ha ottenuto la licenza di pilota di moto da corsa per poter partecipare alla sua prima gara. Si è innamorato delle moto che era poco più di un bambino, quando lo zio Giuseppe lo aveva fatto sedere in sella a una motocicletta e gli aveva insegnato a guidarla. Poi, il 5 settembre 1904 aveva assistito per la prima volta a una corsa automobilistica, il Circuito di Brescia, che si disputava su un tracciato stradale che toccava anche Cremona e Mantova. Aveva visto in azione Vincenzo Lancia, Nazzaro, Cagno, Hémerly, Duray, gli assi dell'epoca, ed era rimasto affascinato dallo spettacolo della velocità. Da allora è passato qualche anno, nel 1917 il ragazzo si è sposato ed ha già un figlio, Giorgio. Ed è proprio col nome dato al figlio, che si iscrive alla gara: Giorgio Nuvolari, da Mantova. Il suo primo nome è Tazio, e fra qualche anno darà filo da torcere a tutti quanti, fino a diventare quello che Ferdinand Porsche definirà "il più grande corridore del passato, del presente e del futuro". Per ora, però, deve accontentarsi.

IN GARA DUE CATEGORIE

Alla stessa gara è iscritto un altro Nuvolari, Gottardo, suo cugino. La prova si articola su due categorie: 600 cmc e 1200 cmc. Tra i 45 partecipanti iscritti vi sono anche altri piloti cremonesi: Ettore Cavalleri e Giuseppe Guindani nella classe 600, e Oreste Perri nella 1200. "Non sfugge, guardando questo elenco - scrive il cronista de "La Provincia" - così ricco di «assi» del motociclismo l'intimo compiacimento per una così vasta raccolta di campioni, garanzia sicura di un grande successo tecnico-sportivo del IV Circuito Cremonese. E che questo grande successo debba veramente assistere la manifestazione cremonese non è dubbio se noi ricordiamo qui quel senso di impressione vaga e profonda che le macchine in prova hanno lasciato in noi. Ieri sul circuito come tanti piccoli rettili magnetici si sono provate e riprovate le macchine. Ogni guidatore ha fatto in un senso e nell'altro il circuito, ha ascoltato il palpito fremente del cuore della macchina in moto, ha provato le curve, i rettilinei, s'è lanciato a velocità che faceva rabbrivire. I colossi di 1200 cmc, cioè le «Indian», tutte rosse. Le «Harley Davidson», le «Henderson», e le altre di minore categoria come le «Gilera», le «Borgo», le «Della Ferrera», le «Motosacoche», le «Frera» hanno raggiunte velocità fantastiche da lasciare perplessi i più provati a questi exploits motociclistici».

VINCE CARLO MAFFEIS

Purtroppo l'esordio di Tazio Nuvolari non è dei più felici. Si ritira dopo pochi giri per rottura meccanica, e di suo cugino Gottardo non si sentirà più parlare. La vigilia della corsa, peraltro, è funestata da un incidente mortale provocato dalla temerarietà di un pilota che investe ed uccide un addetto al circuito. Vince Carlo Maffei, su una Bianchi 600, tutti ritirati i cremonesi in gara. "Vero è che l'eroe della giornata, Carlo Maffei, che era partito con la mac-

china più minuscola per compiere la più grande performance, è il mago della motocicletta e nel segreto della sua grande competenza è riposto gran parte del suo valore di guidatore. Ma questo non può scusare a sufficienza la débacle delle grosse macchine, perché ricordiamo il secondo arrivato nella categoria dei 600 cmc, Rossi di Lugano, che partecipò con una macchina da turismo comune, una Motosacoche commerciale, il quale, ha fatto una media di poco inferiore a quella di Bordino, primo nella categoria dei 1200 cmc."

LA CRONACA DELLA GIORNATA

La cronaca della gara: "Alle sette e mezza i guidatori sono allineati agli ordini del rag. Macorati, cronometrista ufficiale. Non partono Ceresa, sofferente per l'incidente della vigilia, Cavalleri di Cremona per non aver presentato la macchina la sera precedente, e Capitani, Schena, Poli per i 600 cmc e Bernia, Lugarini, Perri nei 1200 cmc. I giri del circuito si susseguono brevemente. Al primo giro, ore 8,14, cioè in 43 minuti, Rossi passa primo, seguito da Mancini, De Leonardis, Bianchi, Maffei e dagli altri, macchine pesanti, e macchine leggere che si susseguono pazzamente, assordando tutto il vastissimo rione con la sinfonia dei motori frementi. Cominciano i primi ritiri, per incidenti. Sono Della Ferrera, Wincler che è caduto, Napuzo, Donati, Forti, Malvisi che hanno guasti irreparabili alle macchine.

Al secondo giro Carlo Maffei è in testa con tre minuti di vantaggio. Anche qui nuovi ritirati: Donati, Guindani di Cremona, Foris, Oggero, Robbo, Amerio, mentre Mancini, Maffei, Miro, Domenico Malvisi, Rossi sono obbligati a compiere affrettate riparazioni che provocano la perdita di minuti preziosi, tanto bene guadagnati sin qui con una condotta di gara onorevolissima. Siamo ormai alla fine. Alle 9,50 minuti Carlo Maffei giunge trionfante, accolto dai più vivi applausi dal pubblico. Poi giungono gli altri mentre il capitano Nelli è costretto a ritirarsi per improvvisa mancanza di benzina. In totale sono giunte 20 macchine al traguardo, Di queste 12 appartengono alla prima categoria, e 8 alla seconda. C'è da compiacersi di tutto questo, perché, unito al risultato tecnico della prova, come abbiamo detto sopra, è molto. Il Circuito di Cremona ha pronunciato un severo monito agli uomini che vogliono guidare macchine e a chi si accinge alla costruzione di modelli perfetti. Un monito che da tempo si attendeva e solo il circuito cremonese, nel modo come è stato organizzato e come si è svolto, poteva e doveva dire.

LODE AGLI ORGANIZZATORI

Diano quindi piena lode agli organizzatori (la U.S. Cremonese, ndr) e restiano sicuri che il successo attuale sarà sprone per iniziative con generi che tanto contributo recano alla causa dell'industria motociclistica. Nel 1920, con la presenza di 20 macchine straniere, di grande potenzialità, una modesta, ma elegante, ma sicurissima Bianchi di due cilindri con cilindrata di 494 cmc. riesce a conquistare il primato con sicurezza. E' una tappa questa, per la produzione italiana, che presagisce ad essi i più rosei destini!"

NEL 1924, IL RITORNO

Tazio Nuvolari non si dà per vinto e nel 1924 torna al Circuito di Cremona per vincerlo a bordo di una Norton. Ma intanto si era già fatto conoscere anche come pilota di auto vincendo la sua prima gara il 20 marzo 1921, a Verona, alla guida di una Ansaldo Tipo 4 cs. Si trattava di una competizione regolaristica (la Coppa Veronese di Regolarità) ma, come inizio, non c'è male. Con la stessa vettura Tazio prende il via altre tre volte nel 1921, ottenendo due piazzamenti e un ritiro.

Nel 1922, si trasferisce con la moglie e il figlio dal paese natale di Castel d'Ario a Mantova: effettua tre corse in moto a quanto è dato sapere e una sola in auto, il Circuito del Garda, a Salò, con un secondo posto assoluto, ancora alla guida di un'Ansaldo. Il 5 novembre 1922 arriva anche il primo successo sulle due ruote davanti al pubblico di casa, al Circuito

di Belfiore, ai comandi di una Harley Davidson. l'anno seguente trionfa a Busto Arsizio ancora con una Norton e sale sul gradino più alto del podio del Giro dell'Emilia e del Circuito del Piave con una Indian.

UN PILOTA PROFESSIONISTA

È nel 1923, quando ormai ha trentun anni, che Tazio incomincia a correre con assiduità. Fra marzo e novembre prende la partenza 28 volte, 24 in moto e 4 in auto. Non è più, dunque, un gentleman driver, bensì un pilota professionista. In moto è la rivelazione dell'anno. In auto alterna piazzamenti e abbandoni ma non manca di farsi notare, se non con la Diatto, gioiello tecnologico da 2 litri prodotto dall'azienda torinese, certo con l'agile Chiribiri Tipo Monza, che l'8 febbraio aveva conquistato, con il tipo Ada, il record di velocità a Milano.

L'attività motociclistica predomina anche nel 1924: 18 risultati, contro 5 in auto. Questi 5 sono tuttavia ottimi: c'è la sua prima vittoria assoluta (Circuito Golfo del Tigullio, 13 aprile) e ce ne sono quattro di classe. In Liguria corre con una Bianchi Tipo 18 (4 cilindri, due litri di cilindrata, distribuzione bialbero); nelle altre gare, ancora con la Chiribiri Tipo Monza. Tazio è alla guida di questa vettura quando per la prima volta si batte con un avversario destinato a un grande avvenire, anche se non come pilota. È un modenese grande e grosso. Si chiama Enzo Ferrari.

SOSTITUIRA' ASCARI

E arriva il 1925, anno in cui Tazio corre soltanto in moto, ma con un «intermezzo» automobilistico tutt'altro che insignificante. L'1 settembre, invitato dall'Alfa Romeo, prende parte a una sessione di prove a Monza, alla guida della famosa P2, la monoposto progettata da Vittorio Jano che fin dal suo apparire, nel 1924, ha dominato la scena internazionale. L'Alfa cerca un pilota con cui sostituire Antonio Ascari che poco più di un mese prima è morto in un incidente nel G.P. di Francia, a Monthéry. Per nulla intimidito, Nuvolari percorre cinque giri a medie sempre più elevate, rivelandosi più veloce di Campari e Marinoni e avvicinando il record stabilito da Ascari l'anno prima. Poi, al sesto giro, incappa in una rovinosa uscita di pista.

La macchina è danneggiata, il pilota è seriamente ferito, ma dodici giorni più tardi, ancora dolente, torna a Monza, si fa imbottire di feltro e bendare con una fasciatura rigida, si fa mettere in sella alla fida Bianchi 350 e vince il G.P. delle Nazioni.

Anche il 1926 è interamente consacrato alla moto, la Bianchi 350, la leggendaria «Preccia Celeste» con la quale Tazio vince tutto ciò che c'è da vincere. Subisce anche tre incidenti, il primo dei quali sul circuito della Solitude, vicino a Stoccarda. Dopo un'uscita di pista a causa della nebbia, è raccolto privo di sensi, minaccia di commozione cerebrale, sospette fratture, shock traumatico. All'indomani sospetti e pericoli sono ridimensionati e Tazio riparte in treno per l'Italia, incontrando al confine un dirigente della Bianchi che sta recandosi a Stoccarda per rendersi conto esattamente dell'accaduto: le prime notizie, in effetti, erano molto allarmanti, un telegramma del console italiano esprimeva preoccupazione e pare inoltre che un giornale tedesco della sera fosse addirittura uscito con la notizia della morte del pilota.

IL "CAMPIONISSIMO"

La sua popolarità è ormai molto vasta. Lo chiamano "il campionissimo" delle due ruote". Ma l'automobile non gli esce dal cuore. E ci riprova, implacabile, nel 1927, anno in cui con una Bianchi Tipo 20 disputa la prima edizione della Mille Miglia arrivando buon decimo assoluto. Ma acquista anche una Bugatti 35 e vince il G.P. Reale di Roma e il Circuito del Garda.

È nell'inverno tra il 1927 e il 1928 che Tazio decide di puntare con piena determinazione sull'automobile. Su due ruote Nuvolari vinse 39 gare in poco più di 7 stagioni (5 vittorie al circuito del Lario, la sua corsa prediletta, su Bianchi 350, la sua moto preferita).

**DI LÌ A POCO
I PRIMI SUCCESSI**

Il grande campione non si dà per vinto e qualche anno dopo vi partecipa di nuovo a bordo di una Norton. Nel frattempo si era già fatto conoscere anche come pilota di auto vincendo la sua prima gara nel marzo 1921, a Verona, alla guida di una Ansaldo. E l'anno seguente arriva anche il primo successo sulle due ruote ai comandi di una Harley Davidson



A sinistra Tazio Nuvolari, da Mantova, nel 1920, sulla "Della Ferrera": esattamente cento anni fa debuttava a bordo di una due ruote sul Circuito di Cremona

**AI NASTRI
DI PARTENZA**

Alla stessa gara è iscritto, accanto a Tazio, il cugino Gottardo: di quest'ultimo, in seguito, non si sentirà più parlare; il futuro grande campione si ritirerà dopo pochi giri. Tra i 45 partecipanti iscritti non mancano alcuni piloti cremonesi: Ettore Cavalleri e Giuseppe Guindani e Oreste Perri. «Le "Harley Davidson", le "Henderson" - annoterà il cronista dell'epoca -, e le altre di minore categoria come le "Gilera", le "Borgo", le "Della Ferrera", le "Motosacoche", le "Frera" hanno raggiunte velocità fantastiche»



Sopra ancora il "campionissimo": questa volta su una "Bianchi"



Per finire, ecco ancora Nuvolari questa volta con una "Bianchi" del 1929: la "Freccia Celeste"



Cara auto ti scrivo...



Midnight blue
Il romanzo della **Jaguar**

“Voglio far vedere una bella macchina a questo mio giovane amico”
Il racconto dell'incontro nel 1959 con il pilota Aymo Maggi, fondatore della Mille Miglia e la folgorazione per la MkII

I di **Marco Tullio Giordana**

ricordi d'infanzia si collocano in uno spazio/tempo indefinito, sfuggono alla cronologia e alla successione di eventi così come cerchiamo di raccontarli per mettere ordine nella nostra vita e illuderci che segua una logica. Alcuni ricordi, sensazioni, soprattutto odori - e per me anche suoni e immagini a causa di una vocazione precoce - ogni tanto riappaiono con la precisione di una fotografia. Il ricordo, in questo caso, è di una delle automobili più belle prodotta dall'industria inglese, la Jaguar 3.8 MK2. Costosa, ma non quanto si potrebbe immaginare: accessibile sarebbe dire troppo, ma alla portata di

quella schiera di imprenditori brillanti e fattisi da sé che negli anni 50 e 60 sono stati il nerbo del nostro miracolo economico.

Si trattava di una berlina 4 porte, 5 posti, dalla spiccata vocazione sportiva (il motore, depotenziato, era lo stesso che aveva vinto tre volte di seguito Le Mans, nel 1955, 1956, 1957) e già questo la collocava in una nicchia specialissima. Le berline sportive non appartenevano alla tradizione continentale; in Francia, Germania e Italia le berline erano destinate alla famiglia mentre le sportive erano appannaggio di facoltosi solitari. In entrambe le catego-

rie l'industria europea vantava prodotti eccellenti, ma ben distinti e separati, tranne forse in Italia, dove l'Alfa Romeo aveva in produzione la 1900 Super e la 1900 TI, "la berlina che vince le corse" come recitava il claim fortunato (Ignazio Giunti, pilota audace e mai abbastanza rimpianto, si era fatto le ossa correndo di nascosto col macchinone di papà). La 1900 era però spartana, tutta motore, frenata e tenuta di strada, bella ma non lussuosa. La Lancia aveva in produzione l'Aurelia B10 e la più spinta B21, quelle sì rifinite con cura ma dalle prestazioni imbrigliate, buone per lunghi confortevoli viaggi, non certo per sgommare o competere con le moto ai semafori (tra l'altro nessuno dei possessori si sarebbe mai sognato di farlo).

Chi si fosse rivolto al mercato estero avrebbe trovato morbidezze avveniristiche nelle Citroën DS o austero formalismo nelle Mercedes W10. predilette da vescovi e nobildonne, auto a loro modo eleganti ma non proprio divertenti da guidare. Le altre - Fiat, Renault, Peugeot, Simca, Opel, Ford, Borgward etc. - costruivano robuste e affidabili automobili, che però non ti facevano sognare. Sognavi, invece, le nostre Maserati e Ferrari, le francesi Facel Vega, le spagnole Pegaso, le tedesche Mercedes Gullwing o le svelte cutrettole Porsche, allora confinate nelle cilindrate medie ma già cattive e pronte al salto. E poi le inglesi Aston Martin e Jaguar E type, con quella linea che faceva invecchiare tutte le altre (onore a Malcolm Sayer che la disegnò), ma si trattava di auto quasi da corsa: due posti secchi e bagagliai minuscoli, invasi dal serbatoio.

L'apparizione della MkII diede la sveglia. Nasceva la berlina sportiva di lusso a buon prezzo (anche se le tasse d'importazione colpivano duro) e nel segmento si apriva una pagina nuova.

Compatta, linea di cintura alta, ampia finestratura piena di deflettori e cromature (che dovevano attrarre i concessionari americani), ruote a raggi che con congruo sovrapprezzo la dichiaravano corsaio, motore a corsa lunga, grande coppia fin dai bassi regimi e ragionevole affidabilità. Erano soprattutto gli interni a colpire: radica dappertutto e di quella buona (come su quasi tutte le inglesi), pelle Connolly dal profumo inconfondibile, moquette spessa, insomma un salotto senza ghiribizzi modernisti, rassicurante, confortevole. Il cambio era a cloche, invece che al volante come nella concorrenza, e già questo era indizio di sportività. La levetta dell'overdrive permetteva di abbassare ulteriormente il numero di giri e consentiva alte medie autostradali, la ricca strumentazione Smiths sembrava quella di un aeroplano.

Avviando il motore, l'efficienza dei silenziatori non nascondeva la possanza dei sei cilindri in linea, progettato dal patron sir William Lyons e dall'ingegnere capo William Heynes, equilibratissimo e collaudato ormai da una quindicina d'anni. Difetti? Progettato per climi freddi, il motore tendeva a surriscaldare e l'impianto elettrico Lucas, soprannominato *Prince of the Darkness* come il Conte Dracula, si dimostrava capriccioso. Anche l'overdrive poteva dare problemi se non se ne osservava scrupolosamente la manutenzione.

La tenuta di strada, per quanto non paragonabi-

le alle nostre supreme Alfa, era piuttosto buona, anche se sul bagnato, con tutto quel peso, c'era da stare attenti. Ma un bambino di dieci anni che la vede per la prima volta non sa niente di queste cose e nemmeno gli importano; vede quel galfone acquattato e sogna solo di diventare grande per poterla guidare. A me successe nell'autunno del 1959 a nove anni, a Calino, in Franciacorta, nella tenuta dove s'era ritirato Aymo Maggi, fondatore nel 1927 della Mille Miglia, insieme a Renzo Castagneto, Franco Mazzotti e Giovanni Canestrini.

Nel 1959 Aymo Maggi aveva da poco subito un infarto, un secondo l'avrebbe strappato alla storia dell'automobilismo nel 1961. La MkII uscì nel 1959 e dunque quella che mi apparve doveva essere una delle prime, forse addirittura la prima portata in Italia. Lo deduco dalla curiosità ed eccitazione dei presenti che affollano Calino, la bella villa cinquecentesca dove Aymo Maggi amava ospitare amici ed equipaggi prima della corsa. Ma dopo l'incidente di Guidizzolo nel 1957 (oltre al pilota Alfonso de Portago e al copilota, Edmund Gurner Nelson, morirono nove spettatori, tra cui cinque bambini, e numerosissimi furono i feriti) la Mille Miglia viene sospesa e il conte fondatore si ritira amareggiato fra le sue vigne. Mia madre, amica della moglie Camilla, al termine di una noiosa (e perciò bellissima) estate cremasca mi porta lì forse per distrarmi. Mio padre è morto da pochi mesi in un incidente aereo, in famiglia stiamo tutti cercando di non risulturne sconvolti a vita e non annegare nel dolore. Attraverso anch'io un periodo confuso; la perdita di mio padre, severissimo e dominatore, mi sembra una liberazione e questo sentimento ambivalente mi fa sentire in colpa. Ho paura che mia madre possa risposarsi e fare la fine degli orfani nei romanzi di Dickens che mia sorella Barbara legge a me e mio fratello quando siamo malati. Ho dunque una sorta di odio istintivo per qualsiasi uomo, li guardo tutti con aria torva, da bambino cattivo.

Compare Aymo ed è invece amore a prima vista. Intanto è alto, molto sopra la media, atletico malgrado l'età (56), e poi, assomiglia a John Wayne come un gemello separato in fasce. Ha una voce posente e tutti guardano a lui come a un condottiero. Mi sembra meraviglioso come Ethan Edwards, l'eroe di "Sentieri Selvaggi" che ho appena visto al Cinema Teatro Nuovo di Crema sito nella stupenda chiesa sconsacrata di San Domenico. Proprio come Ethan, che nell'ultimo rullo del film - anziché scannarla perché è diventata una comanche - prende teneramente in braccio Nathalie Wood e le dice: «Torniamo a casa, Debbie». Aymo Maggi mi strizza l'occhio e ad alta voce perché tutti ci seguano proclama: «Voglio far vedere una bella macchinina a questo mio giovane amico» e ci porta verso il cortile dove si aprono le autorimesse mentre scende la sera e la luce con lei. Io tocco il cielo con un dito, investito e beneficato dallo stesso carisma di John Wayne che addirittura promette: «Domani ce ne andiamo a fare un giro». Si spalancano i portelli di pesante larice lombardo e appare lei, la 3.8 MkII.

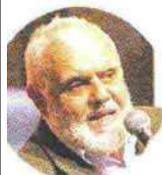
La Jaguar, color Midnight Blue, che sarebbe una profonda tonalità del blu ma sembra invece un nero minaccioso, è ricoverata in un garage lindo e pinto come una sala operatoria, l'attrezzatura riposta

con cura, gli scaffali pieni di ricambi etichettati con voluttuosa calligrafia. Sembra davvero un gattone addormentato, una pantera piuttosto che il giaguaro di cui porta il nome, sottolineato dalla statua art déco protesa sul cofano. Una pantera nera che magari graffia se la svegli e mi colpisce come il "conte John Wayne" apra con disinvoltura il cofano spiegando cose che capisco solo ora, col senno di poi.

Quella MkII non è come le altre: monta una batteria di tre carburatori, come quelle destinate al mercato americano, e non gli Standard Union d'ordinanza che i carburatori italiani non riescono a regolare. Ne nasce un dibattito sulle virtù meccaniche di ogni nazione; sono molti gli stranieri e ognuno tira acqua al suo mulino.

Tutte quelle chiacchiere mi stordiscono, non ho la competenza per seguirle, piuttosto non vedo l'ora che arrivi il giorno dopo per fare, come promesso, un giro sul gattone blu. Che sembra invece nero nero e che un giorno o l'altro dovrò comprarmi anch'io facendomi spiegare dal nuovo amico per la pelle Aymo come prendere le curve in sovrasterzo e mettere tutte le altre auto in riga dietro di noi nel retrovisore.

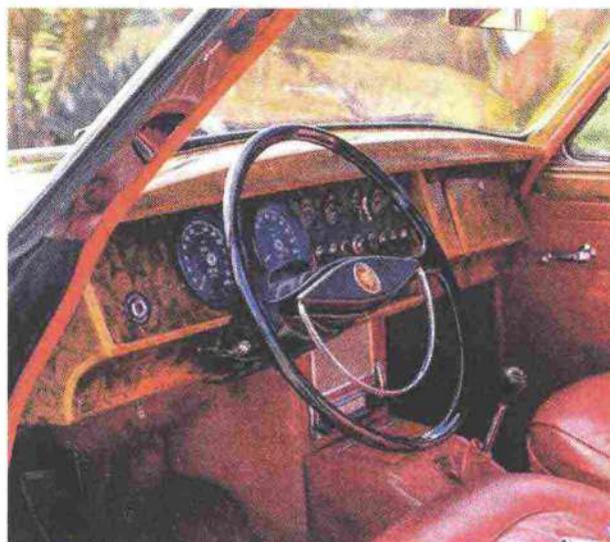
© RIPRODUZIONE RISLAVATA



Il regista e sceneggiatore

Marco Tullio Giordana

(Milano, 1950) ha diretto, tra gli altri "Pasolini un delitto italiano" (1995), "I cento passi" (2000) e "Romanzo di una strage" (2012). Ha vinto 4 David di Donatello. Con Lirio Abbate ha scritto "Il rosso & il nero, il romanzo della peggio gioventù".



📷 Nel disegno la Jaguar Mk II

La Jaguar Mark II prodotta in 83.976 esemplari dal 1959 al 1967. In alto il pilota Aymo Maggi, uno degli organizzatori della gara storica Mille Miglia. Sotto il famoso cruscotto in radica caratteristico della vettura inglese



NATIONAL MOTOR MUSEUM/HERITAGE IMAGES/GETTY IMAGES

▼ Jaguar Mk II 3.8

Lo storico modello della casa inglese. A destra, Aymo Maggi sulla Fiat 1100 berlinetta nella Mille Miglia



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

LA GRANDE CORSA

Millemiglia confermata a Lucca anche nel 2021

L'edizione 2020 si svolgerà il 24 ottobre Gelli riconfermato ai vertici di Aci Toscana

La 1000Miglia, la corsa più bella del mondo, sarà a Lucca anche nel 2021 con una sorpresa che interesserà l'intero territorio. Lo annuncia Luca Gelli, presidente di Aci Lucca, che, all'indomani del successo ottenuto con la 55ª Coppa Città di Lucca e 3ª Coppa Ville Lucchesi, organizzate dal sodalizio automobilistico con la collaborazione di Maremma Corse 2.0 e il supporto tecnico di Lucca Corse, è già al lavoro per i prossimi eventi e per attrarre sul territorio provinciale manifestazioni motoristiche e sportive di richiamo e di qualità.

Per Aci Lucca, inoltre, la seconda parte dell'anno inizia

con un'altra bella notizia: Lucca Gelli è stato riconfermato al vertice di Aci Toscana, eletto all'unanimità da tutti i rappresentanti dei club della regione. L'elezione ha anche il sapore del riconoscimento nei confronti dell'Automobile Club della provincia di Lucca che, con oltre 20 mila soci, è secondo in Toscana per numero di iscritti, preceduto solo da Firenze. Una conferma che porta con sé belle opportunità. «Non solo la 1000Miglia arriverà a Lucca nel pomeriggio di sabato 24 ottobre - commenta il presidente Gelli -, ma, senza svelare niente, possiamo già anticipare che la Freccia Rossa sarà a Lucca anche nel



Un momento dell'ultima Millemiglia che si è svolta a Lucca

2021, con una sorpresa speciale che farà felice tutta la provincia, Versilia compresa. Aci Lucca è da sempre al servizio dei cittadini: siamo presenti quando si tratta di sicurezza stradale, siamo al fianco degli sportivi e degli appassionati degli sport motoristici partecipando all'organizzazione di eventi di grande rilievo. A questo proposito è grandissima la





L'annuncio dell'Acì

La Mille Miglia in città anche il prossimo anno

Nel Qs

Le altre discipline

Lucca

La Mille Miglia sfreccerà in città anche nel 2021

L'annuncio di Luca Gelli, presidente Acì Lucca e riconfermato al vertice di Acì Toscana: «Oltre all'edizione di quest'anno ci sarà il bis»

LUCCA

La 1000Miglia, la corsa più bella del mondo, sarà a Lucca anche nel 2021 con una sorpresa che interesserà l'intero territorio. Lo annuncia Luca Gelli, presidente di Acì Lucca, che, all'indomani del successo ottenuto con la 55esima Coppa Città di Lucca e 3ª Coppa Ville Lucchesi, organizzate dal sodalizio automobilistico con la collaborazione di Maremma Corse 2.0 e il supporto tecnico di Lucca Corse, è già al lavoro per i prossimi eventi e per attrarre sul territorio provinciale manifestazioni motoristiche e sportive di richiamo e di qualità.

Per Acì Lucca, inoltre, la seconda parte dell'anno inizia con un'altra bella notizia: Luca Gelli è stato infatti riconfermato al vertice di Acì Toscana, eletto all'unanimità da tutti i rappresentanti dei club della regione. L'elezione ha anche il sapore del riconoscimento nei confronti dell'Automobile Club della provincia di Lucca che, con oltre 20 mila soci, è secondo in To-

scana per numero di iscritti, preceduto solo da Firenze. Una conferma che porta con sé belle opportunità. «Non solo la 1000Miglia arriverà a Lucca nel pomeriggio di sabato 24 ottobre - commenta il presidente Gelli -, ma, senza svelare niente, possiamo già anticipare che la Freccia Rossa sarà a Lucca anche nel 2021, con una sorpresa speciale che farà felice l'intero territorio della provincia, Versilia compresa».

«**Acì Lucca** - prosegue - è da sempre al servizio dei cittadini: siamo presenti quando si tratta di sicurezza stradale, siamo al fianco degli sportivi e degli appassionati degli sport motoristici partecipando all'organizzazione di eventi di grande rilievo. A questo proposito è grandissima la soddisfazione per l'ufficialità del Gran Premio di Formula1 al Mugello. Tutti gli sportivi quest'anno, oltre al Gp di Monza, saranno chiamati a raccolta anche per un altro prestigioso appuntamento italiano, al Mugello, a settembre: una soddisfazione doppia, come italiano e ovviamente come toscano, per l'ulteriore visibilità mondiale che questa mani-

festazione darà al nostro paese. Ci siamo e continuiamo ad esserci anche in questo anno così difficile che ci ha comunque dato l'opportunità di dimostrare il valore della nostra grande famiglia».

Nel corso degli ultimi decenni, numerose sono state le ricostruzioni, più o meno fedeli, di come ebbe inizio la straordinaria epopea di quella che sarebbe poi stata conosciuta come «la corsa più bella del mondo».

La versione più nota è senza dubbio quella di uno dei fondatori, Giovanni Canestrini, riportata sul suo libro "Mille Miglia" del 1967. In quelle pagine è descritto il memorabile episodio avvenuto il 2 dicembre 1926, giorno ormai riconosciuto come data di nascita della Mille Miglia. Canestrini narra dell'arrivo nella sua casa milanese di via Cavalieri del gruppo dei brecciani costituito da Franco Mazzotti, Aymo Maggi, Renzo Castagneto, (gli altri tre "moschettieri") e l'amico Flaminio Monti. Il resto del racconto è ormai leggenda, fino all'intervento di Franco Mazzotti che pronuncia le faticose parole: "Coppa delle Mille Miglia".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ATTESA

**Nel 2020 invece
la storica gara
passerà tra le Mura
il 24 ottobre**



La trentottesima edizione della rievocazione storica della corsa prenderà il via il 22 ottobre

LA FRECCIA ROSSA

**La nascita
avvenne nel 1926
nella casa milanese
di Giovanni Canestrini**



Festival, teatro e tanta musica: gli eventi risvegliano la città

Il Covid ha fatto partire tutto in ritardo e con molte limitazioni: tra luglio e settembre sono tante le proposte

FABRIANO

In ritardo, causa Covid, ma l'estate fabrianese è pronta a decollare con una serie appuntamenti in presenza da luglio a settembre. Il cartellone della bella stagione apre con l'ottava edizione del 'Fabriano Film Fest', la kermesse internazionale dei minifilm in programma fino a domenica spostata per la prima volta nello spazio davanti alla sede del Comune di piazzale 26 settembre. La location è la stessa del 'Cinema all'aperto' almeno per il mese di luglio in cui le proiezioni ad ingresso gratuito



saranno in città, mentre ad agosto la kermesse trasloca nelle frazioni con quattro spettacoli, tutti di giovedì sera tra Collamato, Precicchie, Albacina e Melano. Data significativa quella del 31 luglio, quando dopo cinque mesi riaprirà il teatro Gentile con la rappresentazione di 'Cali-

gola' con l'attore Vinicio Marchioni. Centro storico protagonista anche nel segmento finale di agosto con due manifestazioni praticamente in simultanea: il 25 scatta 'Fabrijazz', la rassegna musicale che prevede non solo corsi e laboratori ma anche performance dal vivo, mentre dal 27 al 30 sarà la volta della trentesima edizione di 'Fabcon', la convention di giochi di ruolo organizzata dalla locale associazione Lokendil. La settimana seguente, dal 3 al 6 settembre toccherà, poi, a 'Remake', sotto il coordinamento del Comune, con l'organizzazione di appuntamenti formativi per giovani imprenditori, ma anche l'allestimento di uno spazio per la mostra-mercato con diverse decine di espositori in centro. A ottobre il passaggio delle auto storiche della 'Mille Miglia'.

a. d. m.



■ VILLA 98 candeline e tanta passione per i motori Canova, intramontabile pilota

di CONSOLATA MAESANO

VILLA SAN GIOVANNI - Dal piccolo borgo marinaro di Cannitello sino ai grandi circuiti internazionali, con la passione per le automobili e per la corsa sempre vive, nonostante le 98 candeline spente proprio in questi giorni: Antonio Canova, "il ragazzo del 1922", nasce a Cannitello, dove ci ritorna a guerra finita con una motocicletta Matchless (omaggio dei tedeschi per essersi esibito nello spettacolo "pozzo della morte" allestito nel campo di prigionia nel quale si trovava). Inizia a partecipare a diversi Giri di Calabria con una Fiat 1100 E, con la quale nel 1953 partecipa alle Mille Miglia insieme al suo caro amico Pasquale Montesano, classificandosi quarto di categoria. In seguito si fa notare al volante di automobili di cilindrata maggiore, cimentandosi con una Osca Stanguillini, con una



Canova sulla sua Ferrari

Alfa Romeo Sz, con una Maserati, fino a quando riesce a coronare il sogno di molti piloti privati dell'epoca di possedere una Ferrari: la sua sarà un modello unico da corsa (una Ferrari 250 mm 3000 cc); con la stessa partecipò a competizioni internazionali come la 10 ore in notturno del 1956 nella quale si classificò terzo dietro Phill Hill (campione del mondo e pilota ufficiale Ferrari) e dietro una Mercedes pilotata da Kling, nonostante un incidente con relativa uscita di pista, ma rispetto alla quale ancora oggi detiene il record sul giro. Con la stessa Ferrari partecipa inoltre alla Targa Florio del 1957. Ancora oggi continua ad usare un'automobile e, fino a qualche anno fa, anche la Harley di una sua figlia. Lei, i suoi parenti, i suoi nipoti e i conterranei si sono stretti attorno a lui, nel felice evento del 98esimo compleanno.



Reggio

La Reggio dimenticata

I pionieri della Formula 1 Bertani il nostro Leclerc

Il facoltoso 'principino' fu campione italiano nel 1938 e 1946

Primo circuito il 'circolo' nel 1899 al municipale. E in gara c'era Ettore Bugatti...

di **Glauco Bertolini**

Ma di chi sono eredi gli attuali appassionati reggiani di quella Formula Uno che si è rimessa in moto? Spulciando vecchie cronache venne scovata una 'prima volta' per questo interesse nei curiosi presenti a un duplice evento previsto dal programma delle celebrazioni del primo centenario della morte di Lazzaro Spallanzani. Data: domenica 7 maggio 1899. Area: il 'circolo' (650 metri di perimetro ovoidale) sul lato ovest del teatro municipale, regno di ciclisti e fantini. Non si trattava di una gara di velocità, ma di destrezza: la presentarono come «esperimento di dirigibilità», oggi diremmo gimkana. Funzionò così: partenza a cronometro; sulla pista paletti da scansare; per ognuno abbattuto uno stop e 15' di penalità. Le vetture in gara, tutte a più posti, appartenevano a due categorie: quella sotto i 400 chili di

peso e quella oltre. Vinsero, con piloti nizzardi al volante, una Bollée e una Panhard. La giornata proseguì, con la gara 'di dirigibilità' fra centauri, vinta da un milanese che era anche campione di ciclismo.

L'indomani però fu giornata di corsa vera e propria: 85 chilometri su strada, per le quattro e le due ruote. Percorso: Reggio-Guastalla-Parma-Reggio, con partenza e arrivo a porta Santo Stefano. La gara per le vetture meno pesanti fu nuovamente vinta dalla Bollée, che coprì il percorso in 2h 16' 24" e nell'altra categoria - pure nuovamente - dalla Panhard con un tempo di 1h 40' 50" (ai volanti, naturalmente, gli stessi due francesi). Ettore Bugatti, futuro costruttore d'auto, vinse in 1h 8' 35" la gara su strada dei centauri con un mezzo che di ruote ne aveva tre.

Ci volle tempo perché l'attenzione della gente sull'automobilismo sportivo pionieristico, da

albeggiante che era, diventasse passione. Il cui zenit, nei tempi eroici, fu localmente raggiunto grazie anche alle imprese di un concittadino: Franco Bertani. Virgulto di un facoltoso ceppo dell'alta borghesia cittadina, da subito impegnato sul volante molto più che sugli studi (sonnacchiò a lungo su quelli universitari, ma poi li concluse), prese contatti con costruttori, appena ventenne si gettò nel mondo delle competizioni, si mise in vista con doti di spiccata professionalità. Tanto da entrare ben presto in quella categoria sport dove si stavano imponendo campioni come Nuvolari e Varzi. Protagonista di cinque Mille Miglia, non tardò ad affermarsi su molti circuiti italiani e non pochi europei, fu campione italiano per la categoria 1100 nel '38 e nel '46 (anno, quest'ultimo, in cui vinse anche il Gran Premio del Belgio). Chiuse la carriera nel '54, mancando d'un soffio il primo posto nel primo giro automobilistico d'Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PROVE SPECIALI

L'attuale gimkana per iniziare, poi la Reggio-Parma: 85 chilometri ai 51 orari in 100 minuti esatti





1938, Franco Bertani riceve i complimenti di Bruno Mussolini, terzogenito di Benito

Un museo per Alfa Romeo

All'età di 110 anni, la Casa del biscione ha creato la sua macchina del tempo



► pagina 14

Ambiente e Benessere

La natura in città

Centodieci anni per Alfa Romeo

25% sull'intero assortimento Candida.

MIGROS

Centodieci anni per Alfa Romeo

Motori Il glorioso passato della Casa del biscione oggi è raccolto nel museo di Arese, che sorge sul luogo in cui era insediata la storica fabbrica

Mario Alberto Cucchi

Il 24 giugno 1910 viene fondata a Milano, in Italia, la ALFA. Acronimo di Anonima Lombarda Fabbrica Automobili. Bisogna aspettare il 1918 perché il nome diventi quello attuale, in seguito all'acquisizione della società da parte dell'ingegner Nicola Romeo.

Oggi Alfa Romeo compie 110 anni e li festeggia ad Arese, nel Museo a lei dedicato (www.museoalfaromeo.com) vicino a dove un tempo sorgeva la storica fabbrica. Protagonista del mondo a quattro ruote, Alfa ha ora una macchina del tempo dedicata agli appassionati. Un luogo in cui il passato incontra il presente guardando al futuro. Un Museo che può ospitare in totale sicurezza club e appassionati, i quali possono ammirare non solo automobili, ma anche motori da strada, aeronautici, nautici e innumerevoli trofei. Non mancano migliaia di documenti che raccontano il glorioso passato della Casa del biscione. Insieme creano un percorso storico autentico che lascia a bocca aperta non solo gli alfisti, ma tutti gli amanti delle quattro ruote.

Ampio spazio nel Museo di Arese è dedicato ai successi nelle corse. Un albo d'oro che vanta undici vittorie alla Mille Miglia e dieci alla Targa Florio. Suo anche il primo campionato del mondo di automobilismo e il primo mondiale di Formula 1. Alfa ha partecipato con successo a molte categorie di competizioni automobilistiche: F1, Sport Prototipo, Competizioni Turismo e anche Rally. Va ricordato che la Scuderia Ferrari ha esordito nelle competizioni utilizzando proprio vetture Alfa Romeo. Non si è fatta mancare davvero nulla sino ai giorni nostri. Nel 2017 fu Sergio Marchionne ad annunciare il ritorno del marchio Alfa Romeo in Formula 1 per la stagione 2018 come sponsor principale del team svizzero Sauber. L'attuale Alfa Romeo Racing.

Ma oggi cosa si può trovare nelle concessionarie Alfa Romeo? Non molto, va detto. È schierata una gamma ridotta, comunque di spessore: Stelvio, Giulia e Giulietta. Presto potrebbe arrivare un sogno chiamato Tonale, assieme a motori ibridi e poi magari anche elettrici. Oltre un secolo è passato da quando è stata costruita la prima Alfa, la 24 hp. Oggi come regalo di compleanno gli uomini nelle cui vene

scorre sangue rosso Alfa si regalano un vero bolide: Alfa Giulia GTA. Gran Turismo Alleggerita, ispirata tecnicamente e concettualmente alla Giulia GTA del 1965.

La nuova Giulia GTA deriva da Giulia Quadrifoglio ed è equipaggiata con una versione potenziata del motore Alfa Romeo 2.9 V6 Bi-Turbo che ora eroga ben 540 cavalli. Le prestazioni sono da vera supercar: scatta da ferma a cento orari in soli 3,9 secondi. Una dieta ferrea a base di materiali ultraleggeri porta come risultato un risparmio di peso pari a cento chilogrammi rispetto alla Quadrifoglio. Ora il rapporto peso-potenza è davvero eccezionale: 2,82 kg/cv.

Si tratta di un modello prodotto in serie limitata: solo 500 esemplari. Tutti dotati di scarico centrale Akrapovic in titanio integrato nel diffusore posteriore in fibra di carbonio e cerchi specifici monodado da 20 pollici. Dettagli preziosi e ricercati in grado di ingolosire gli appassionati nonostante il super prezzo: 188mila franchi svizzeri per la versione standard e 193mila per la «M», ancora più estrema e priva dei sedili posteriori. Pronta per la pista, ma omologata per la strada. Avanti chi può.

La nuova Giulia GTA da 540 cavalli sarà un modello prodotto in serie limitata: solo 500 esemplari



Alfa Romeo: automobilismo di alto livello dal 1910.

Il concorso d'eleganza per auto d'epoca

LE REGINE DELLA STRADA

A Porto Cervo sfilano le più belle macchine che hanno fatto la storia
Due su tutte: la Porsche del 1970 da 30 milioni e la Ferrari del '55 da 20

SAVINA CONFALONI

■ Sfilano sotto il sole di Sardegna, le protagoniste del Concorso d'Eleganza Poltu Quatu Classic, l'unico grande evento classic di una estate orfana per il pubblico di tutte le più importanti appuntamenti automobilistici. Rispettando le misure di sicurezza, il Grand Hotel Poltu Quatu fa da cornice al defilé a cinque stelle delle quaranta vetture suddivise in sei classi: Racing Legends, Mille Miglia Bond, La Dolce Vita, Forever Young, Wonderful Coupé e Porsche Vs Ferrari, che accende i cuori e i riflettori sull'eterna rivalità fra Maranello e il cavallino di Stoccarda.

Due modelli che insieme raggiungono il valore di cinquanta milioni di euro: la Ferrari 857 S del 1955 da un lato, capolavoro di Scaglietti prodotta in quattro esemplari per

le competizioni nel 1955, e la Porsche 917 LH del 1970 dall'altro, la celebre "psychedelic" hippie, protagonista della 24 ore di Le Mans del 1970 con l'equipaggio di Larrousse-Kauhsen. Ed è proprio il pilota francese Gérard Larrousse l'ospite d'onore a Poltu Quatu, in occasione dei 50 anni di questo indimenticabile podio Porsche sul Circuito de la Sarthe.

«Il Concorso d'Eleganza è un'occasione unica per portare auto straordinarie lungo le strade della Costa Smeralda, e per unire gli appassionati con i grandi protagonisti della storia dell'auto» spiega Simone Bertolero di Auto Classic, anima dell'evento. Nella giuria presieduta da Paolo Tumminelli, ci sono ad affiancarlo nomi come Augustin Sabatié-Garat, direttore di RM Sotheby's Europe, Luciano Bertolero, grande esperto Ferrari, il presidente dell'Asi Alberto Scuro, e Fabrizio Giugiaro, che per l'occasione porta su strada per la prima volta il nuovo prototipo di "super barchetta" elettrica a trazione integrale Dora Bandinini disegnata da Giorgetto Giugiaro.

Ogni categoria è uno scrigno di cultura automotive, che qui si esprime ai massimi

livelli: nella classe Mille Miglia Bond le vetture concorrono al premio Spirit of 1000 Miglia, riservato ai modelli che meglio rappresentano l'essenza della Freccia Rossa, come la Lancia Lambda Casaro che ha partecipato alla prima edizione della Mille Miglia nel 1927, l'Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet Pininfarina del 1947 protagonista alla Mille Miglia del 1949, la Mercedes 300 SL Ali di Gabbiano, e la Osca Mt4 Morelli che ha partecipato alla Mille Miglia del 1955. Un esemplare unico di Lancia Aurelia B52 Convertibile Carrozata Vignale del 1952 è iscritto nella classe dedicata a La Dolce Vita: esposta al Salone di Bruxelles del 1955 questa singolare Aurelia dal frontale americaneggiante apparteva alla famiglia reale belga, prima di essere riportata e restaurata in Italia. Direttamente dalla dolce vita, anche una Fiat 600 Jolly Multipla carrozzata da Ghia, solo 30 esemplari prodotti del 1961, lanciata da Fiat in occasione dell'anniversario dell'Unione d'Italia.

Un capitolo a sé è l'Alfa Romeo 6C 1750 GT Spider della Collezione Righini con al volante Max Stancari, uscita dalla carrozzeria

Garavini nel 1930 ma protagonista indiscussa delle notti romane degli anni Sessanta grazie al barone Giorgio Franchetti. Una vettura che il nobile mecenate, fondatore del Registro Italiano Alfa Romeo, portava nelle sue escursioni mondane tra via Veneto e Ponte Milvio, parcheggiandola tra la Ferrari di Rossellini e la

Studebaker di Fred Buscaglione.

E poi ci sono le Wonderful Coupé per intenditori e la classe che fa girare la testa agli amanti del motorsport, la Racing Legends. Una accanto all'altra le regine dei rally, portate a podio dai più grandi campioni, dalle Lancia Delta Martini e Lancia Delta Martini Safari ex Miki Biasion, alle 037 Rally, Porsche 911 Rs e la Ford Focus Wrc del 2001 di Colin McRae oggi di proprietà dell'ex olimpionico di vela Carlo Falcone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A sinistra, la Porsche 917 che conquistò il podio nella 24 ore di Le Mans nel 1970 con Gerard Larousse: è valutata 30 milioni di euro. A sinistra, la meravigliosa Ferrari 857 S del 1955: ne fecero soltanto quattro, e vale 20 milioni di euro. Entrambe presenti al Concorso di Eleganza di Poltu Quatu



Mobilità elettrica: le 5 star bresciane secondo Symbola

Il rapporto

Gnutti Carlo, Omr Holding, Mille Miglia Me Scooter e A2A tra le top 100 italiane

BRESCIA. Gruppo Gnutti Carlo, Me Scooter, Mille Miglia e Omr Holding. Sono le quattro realtà bresciane che «siedono» nell'olimpico delle eccellenze nel campo della mobilità elettrica Made in Italy, la cui esperienza è raccontata nella terza edizione di «100 Italian E-Mobility Stories 2020», a cura di Fondazione Symbola ed Enel, in collaborazione con Fca.

Considerata la radice bresciana, al poker d'assi andrebbe aggiunto di diritto anche A2A, pure nel novero delle cento, che ha ideato a Milano il più grande e avanzato e-Hub per la ricarica dei veicoli della propria flotta aziendale. Inoltre, la multiutility lombarda è partner nei percorsi di elettrificazione dei trasporti per i cittadini, per le società di car sharing, le aziende, le case automobilistiche e la Pa, con una varietà di servizi.

Presentata ieri a Roma, la pubblicazione compendia le storie di imprese, centri di ricerca e associazioni che, nel proprio segmento, stanno contribuendo allo sviluppo della mobilità del futuro, dal design alla produzione di veicoli, dalla componentistica alle batterie fino alle infrastrutture di ricarica. Come il Grup-

po Gnutti Carlo, colosso dell'automotive con sede a Maclodio, che fornisce componenti in leghe leggere per auto elettriche, tra cui due Suv recentemente lanciati da primarie case automobilistiche tedesche, una super car che sta raccogliendo notevoli consensi e una piattaforma di nuovi modelli Bev che verrà immessa sul mercato nei prossimi mesi.

Per strada è difficile confonderlo: minimalista, arrotondato, essenziale, Me (sta per «motorino elettrico»), disegnato e prodotto da un gruppo di aziende del Bresciano, è il primo scooter realizzato in Smc, composto di resine termoidurenti, che può essere ricaricato come un cellulare, collegandolo a una presa domestica o estraendo la batteria.

Con 16 stabilimenti in 5 continenti e 3.200 dipendenti, Omr ha puntato da tempo su innovazione tecnologica e leghe leggere, che l'hanno portata a fornire le più prestigiose case automobilistiche al mondo. Dal 2007 ha iniziato a sviluppare telai in alluminio con spessore di 4-5 mm e, oggi, è in grado di realizzarne con spessori di 2,7 mm: ciò si traduce in maggiore leggerezza, minore materia prima e meno emissioni. Mille Miglia srl, oltre ad organizzare la celebre corsa, si è vestita di verde, promuovendo lo scorso anno la 1000 Miglia Green, prima gara di regolarità per vetture elettriche e ibride, disputata su un tragitto di 250 km tra Brescia e Milano. //

ANITA LORIANA RONCHI



Sport
e memoria

MONDOVI

di ERNESTO BILLÒ

Fra le tante realtà che il virus sta insidiando, lo sport locale non fa eccezione. E' quanto dicevamo due numeri fa tentando al riguardo un pro-memoria su figure e storie da non dimenticare. Aggiungiamo ora qualche altro ricordo al nostalgico dossier: per esempio, quello di Piero Fulcheri detto "Piteca", atleta polivalente che in tempo di guerra fu campione italiano di ciclocampestre e nel '49 fu tra i pochi che completarono la terribile tappa Cuneo-Pinerolo sulla scia di Coppi. Poi rivediamo sfrecciare Mario Prette con la maglia biancoceleste dell'Aurora e Lelio Balocco con quella biancorossa dell'USM, rivali e amici come Bartali e Coppi. Nel '45, insieme con la libertà erano spuntati anche da noi nuovi e vecchi idoli per cui tifare: il cav. Vigna, Cenzo Carasso, Sergio Pezza, Mario Gasco, Beppe Vermiglio, Giovanni Griseri, Marco Botto, ecc., tra i promotori e i sostenitori spinti dell'inarrendevole Tino Bertone commissario provinciale Uvi; e Garello e Avagnina in bella evidenza tra le migliori speranze su due ruote.

Però Nico Ferrua e Maté Gazzera puntavano ancora più in alto, e convinsero negli anni '60 i fratelli Gazzola a metter su una squadra ciclistica coi fiocchi capitanata dal grande Charlie Gaul e diretta da Ferdy Kubler. Le vittorie (e le vendite di pasta) sembravano assicurate, almeno sulla carta; ma Gaul non era più quello d'un tempo..., così che i Gazzola finirono per dire: "Abbiamo pazientato fin troppo, adesso... pasta!". Traguardi soddisfacenti tagliò invece un nostro ciclismo minore alimentato da giovanissimi e da veterani anche in sella a BMX e rampichini. E la passione per la bici continua e cresce tuttora in molte varianti, con beneficio anche dell'ambiente.

Pure il motociclismo e l'automobilismo ebbero da noi audaci pionieri, sia come costruttori e collaudatori, sia come piloti: Beccaria e Caramelli ad esempio, e Lele Vitale che, piccoletto e grintoso, stabilì a Monza un record italiano di velocità. In questo dopoguerra, Beppe Dardanello - sulle 175 e poi sulle poderose 500 - arrivò a competere con Agostini, Haikwood e altri assi, convertendosi poi al tiro con pistola automatica e alla costruzione di perfetti aeromodelli superonici pilotati in spettacolari voli sull'ex campo d'aviazione. Ma largo pure al motocross e al "trial" fuori pista sulla scia di John Aimo prima maniera, poi indiscusso profeta della mongolfiera.

E campioni monregalesi anche al volante: dai primi raids alle Mille Miglia e ai rallies. Cominciò il vicese Ceirano, già conduttore del tram Mondovi-Santuaria a costruire auto in una sua officina torinese per poi gareggiare con esse, come Raffaele Manzo e il pamparatese Giaccone, che nel '23 perse la vita durante una prova sul circuito di Monza. Furono i capofila di validi tecnici, piloti nostrani, oltre che di apprezzati carrozzieri, dai Bertone a Giugiaro. Poi tra il 1947 e il '50 Franco Caramelli e A. Turbiglio spopolarono su vetture Lancia nelle Mille Miglia e nella massacrante Liegi-Roma-Liegi, preparando la strada a Guido Fossati e Ariberto Francolino, a Pier Felice Filippi, Oscar Ba-

Ricordando altri nostri sportivi e tifosi

Prima che il virus cancelli tutto il nuovo passato agonistico



Mario Prette stacca tutti sul traguardo di viale Diaz a Mondovi; Beppe Dardanello sulla "500" a Vallelunga nel 1965; Enrico Masante con la maglia tricolore; "Largo ai corridori" grida Cenzo Carasso, con lui Mario Gasco e Tino Bertone, al volante Berto Oreglia

rel, G. Paolo De Mela, Sandro Botto. Intanto, su una pista allestita a Borgo Arago da Giuggia e Filippi, giravano go-kart agili e rumorosi più degli aeromodelli lanciati lì vicino in picchiata da Beppe "Dan Dan".

Quanto all'Atletica coltivata nel primo '900 con finalità educative anche nei cortili d'oratorio, va detto che il fascismo se ne fece poi una bandiera, volgendo l'educazione fisica a suoi fini esclusivi di propaganda e di preparazione d'un popolo scattante, guerriero e forse vincente. Comunque il nuovo campo GIL sull'Altipiano contribuì dal '37 ad assicurare a Mondovi risultati di primo piano in campo provinciale e non solo, con giovani atleti poi in parte fermati dalla guerra e dalla prigionia, o saliti fra i partigiani. Ma riacquistata la libertà si tornò fiduciosamente allo sport disinteressato in vari campi, anche nel ruolo di organizzatori, allenatori, sponsor e tifosi.

Ambrogio Pappini, per esempio, già

grintoso marciatore, poi aviere in Africa e coraggioso partigiano in Val Casotto, riprese subito a correre e ad allenare un bel vivaio di podisti (Remigio Peirano, Romano Bertolino, Franco Gasco, Enrico Masante che nel '59 fu addirittura campione italiano di maratona...). E procurarono emozioni e soddisfazioni anche le ragazze: Silvia Ghibaud, Pina Torello, Rita Marchisio e altre, coi colori della Giovane Monregalese e poi della PAM trascinata dalla passione di Vigiò Caldano. Intanto gli irriducibili Pelo Nasi e Nanni Allena continuarono a oltranza a tagliare traguardi prestigiosi, e la Ginnastica Artistica, il Centro Coni Olimpia di Ghibaud-Comino, la poliedrica Libertas e la Terna di Guido Piovano assicurarono presenze sicure e gentili.

In tanti campi - Nello sci, mentre sorgevano impianti e stazioni invernali, il frabonano Eugenio Bonico compete alla pari con Zeno Colò, e il "cittadino" Mario Bel-

trandi si affermava con eleganza campione universitario e nazionale. Nella sua scia una schiera di praticanti di valore, tra cui Brunello Prette e Ugo Massimilla. Per lo sci alpino, dal 1953 il CAI Mondovi ideava la classicissima Tre Rifugi strenuamente disputata da allora a coppie fra i migliori specialisti europei. Gare ad alto livello anche nei bocciodromi, sui campi di tennis (con Dino Gazzola nazionale e in graduatoria mondiale). Nel tiro al piattello era infallibile la mira di Guido e Giancarlo Bertola. Dall'America giungevano sia il basket, per impulso di Renato Bolla e Mauro Re, sia il baseball sulla pista romboidale presso gli ex Passionisti tenacemente voluta da Michele Rosso.

E non è tutto sullo sport di ieri: resta da dire del calcio, del volley, di altre discipline e di altre figure di sportivi di cui serbare memoria ben oltre le insidie dell'attuale pandemia. Alla prossima puntata dunque, se ci regge il fiato.

Da L'Auto Italiana 20.10.1939

MILLE MIGLIA E L'AUTO ITALIANA

Nell'editoriale del fascicolo scorso il nostro condirettore ha ampiamente lumeggiata la importanza della ripresa della "Mille Miglia" e ha giustamente richiamata l'attenzione del lettore sulla lotta sostenuta dalla nostra rivista per mantenere in vita, pur con le dovute modifiche, la più grandiosa tra le prove automobilistiche mondiali. [...] Com'è stato reso noto nel fascicolo scorso la ripresa della Mille Miglia vedrà il suo svolgimento non più sul fantastico itinerario di 1600 km abbracciante quasi tutta la penisola e svolgentesi su strade semiaperte, ma bensì su un grande circuito chiuso da ripetersi per tante volte sino alla copertura della distanza delle mille miglia. Orbene l'origine di questa proposta la rivendichiamo. Infatti, subito dopo la disgraziata edizione 1938 della grande prova, il nostro ottimo collaboratore conte Lurani in un suo scritto apparso nel fascicolo n. 11 del 20 aprile 1938 dal titolo "Mille Miglia di ricordi", così si esprimeva sulle possibilità avvenire della grande sospesa: "Ecco un'idea che diamo così a caso e senza eccessivi commenti: se si deve profondamente mutare l'essenza della Mille Miglia non si potrebbe esumare un circuito di 160 chilometri, un circuito di quelli dell'epoca d'oro dei Circuiti di Brescia, Coppa Florio, ecc., un circuito che sia strettamente legato alle tradizioni del passato, che in dieci giri ci dia una nuova ma sempre particolarissima Mille Miglia che pure rinnovata sarebbe pur sempre una corsa popolare e diversa da qualsiasi altra manifestazione del genere?" [...] Nella vittoria della ripresa della grande corsa bresciana ecco per la nostra pubblicazione un'altra non lieve soddisfazione. Abbiamo sostenuto la necessità della competizione e ne abbiamo anche suggerita la forma.



MERCEDES-BENZ W06

L'ERA DELL'ELEFANTE BIANCO

LE MERCEDES SERIE W06 SEGNANO UN'EPOCA, SONO VERE AUTO DA COMPETIZIONE E DI LUSSO. CON UN PASSATO DI TRIONFI NELLE CORSE E NEI CONCORSI D'ELEGANZA SONO DESIDERABILISSIME AUTO DA COLLEZIONE. SONO RARE E MOLTO CARE, ACCENDONO I SOGNI DEGLI APPASSIONATI

di Elvio Deganello



La Mercedes-Benz 710 SSK di Roland Asch e Wilfried Porth in corsa il 17 maggio 2017 nell'edizione del 90° anniversario della Mille Miglia.

40



MERCEDES-BENZ W06

LE Mercedes-Benz S, SS, SSK e SSKL della serie W06 sono rare come elefanti bianchi, ma ogni primavera si avvistano in piccoli branchi nella Mille Miglia. Celebrano la vittoria della SSK di Rudolf Caracciola nel 1931, la prima di una macchina straniera nella grande corsa italiana. Ieri come oggi, anche chi assiste alla corsa più bella del mondo per folklore o mondanità, davanti a queste Mercedes-Benz ha il riguardo per i capolavori. Le dimensioni incutono rispetto, l'equilibrio delle forme appaga la vista, la solenne grazia del movimento prende l'immaginazione e il suono in accelerazione allarma l'udito, poi lo incanta. Chi perde l'occasione d'avvistarle nella Mille Miglia, può provare nei più importanti concorsi d'eleganza. Le W06 li frequentano con lo stesso successo delle corse, perché poche auto come queste fondono in modo così intimo e armonico la forza bruta dei modelli da competizione con la raffinata eleganza dei modelli di gran lusso. Ieri come oggi queste magnifiche Mercedes-Benz hanno un solo difetto, il prezzo astronomico, che le rende inavvicinabili per molti di noi, ma ogni tanto è bello sognare. Il loro irresistibile fascino nasce dal leggendario "6 cilindri" con compressore volumetrico abbinato al telaio abbassato al centro, buono per la tenuta di strada e per l'eleganza d'aspetto. L'origine del propulsore si può fare risalire alla Typ 10/40/65 PS del 1921, prima Mercedes sovralimentata di serie. Nel 1923 arriva alla Casa della stella a tre punte Ferdinand Porsche e subito sviluppa due motori con il compressore: l'otto cilindri 218 bialbero "2 litri" da Grand Prix e il sei cilindri "6,3 litri" monoalbero a doppia accensione che debutta nel 1924 sulla Typ 24/100/140 PS, che entusiasmano principi, divi, banchieri e industriali. Ma i clienti sportivi, mai sazi di potenza, ne chiedono di più. La risposta arriva nel 1926 quando la Mercedes, ora unita con la Benz, ribattezza con il nome 630 la Typ 24/100/140 PS, e le affianca la 630 K (24/110/160 PS) con il passo accorciato da 3.750 mm a 3.400 mm e 20 CV in più.

DALLA K ALLA S

Le 630 K gareggiano con tale successo che Wilhelm Kissel, direttore della neonata Mercedes-Benz, vuole una versione ancora più potente. Nasce così la S (26/120/180 PS), dove S sta per Sport. Ha la cilindrata elevata a 6,8 litri adottando "camicie umide", unica via per aumentare l'alesaggio senza troppo ridurre le pareti dei cilindri del blocco 630 K. Nuovi sono pure i due carburatori invece di uno e l'albero a camme più spinto. La potenza sale a 120 CV standard e 180 CV con il compressore inserito. L'enorme fusione monolitica d'alluminio del blocco cilindri è laccata di verde, bianco o raramente nero per uniformarla con la tinta della testa fusa in ghisa. Il colore naturale del metallo lucidato a specchio o lavorato a rosette, è invece nei coperchi delle valvole e nel gruppo dell'alimentazione. Per migliorare la distribuzione dei pesi, il motore è arretrato di 30 centimetri rispetto alla 630 K, su un telaio che è molto più leggero ed è più basso perché ha i longheroni curvati al centro e le balestre dritte. I freni, punto debole della 630 K, hanno ora il servofreno Dewandre e grandi tamburi di ghisa placcati di rame per dissipare meglio il calore. ➤



MERCEDES-BENZ W06

La Mercedes-Benz S di Rudolf Caracciola (1), quella di Adolf Rosenberger (2) e la 630 K di Rittmeister von Mosch (3) in prima fila al via della corsa inaugurale del Nürburgring il 19 giugno 1927. Vincerà Caracciola precedendo anche tutte le monoposto da Grand Prix.



Otto Merz lanciato verso la vittoria nel G.P. di Germania il 17 luglio 1927 sul circuito del Nürburgring. Le altre Mercedes-Benz S di Christian Werner e Willy Walb completano il successo del modello al 2° e 3° posto davanti alle Bugatti "Grand Prix".



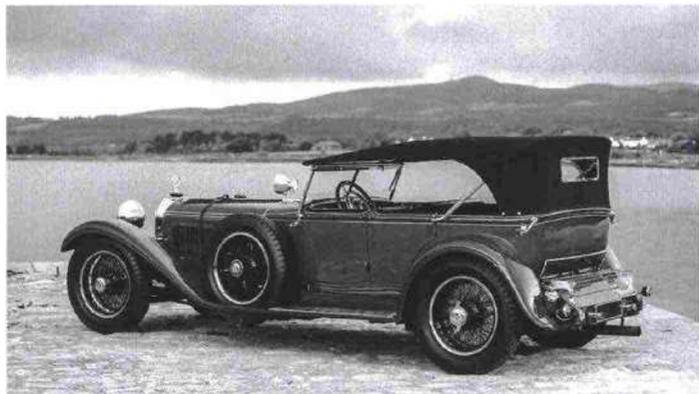
Ritratto del pasticciere napoletano Federico Caffisch al volante della Mercedes-Benz S acquistata nel 1928 e impiegata per conquistare diverse vittorie in Italia. La foto è relativa a quella riportata nella Coppa della Merluzza, nei pressi di Roma, il 3 febbraio 1929.

Il telaio così modificato migliora il comportamento stradale e, grazie anche al radiatore con sette masse radianti sovrapposte invece di otto, consente carrozzerie molto basse e slanciate per l'epoca. Il modello debutta nelle corse il 19 giugno 1927 alla manifestazione inaugurale del circuito del Nürburgring, dove gareggiano tutte insieme auto Sport d'ogni cilindrata e monoposto da Grand Prix. Rudolf Caracciola con una S vince nella categoria Sport e infligge mezz'ora di distacco al secondo, che guida una monoposto da Grand Prix. Un mese dopo le S di Otto Merz, Christian Werner e Willy Walb occupano i primi tre posti nel Gran Premio di Germania davanti a tutte le Grand Prix, la migliore delle quali è la Bugatti 35 di Elizabeth Junek.

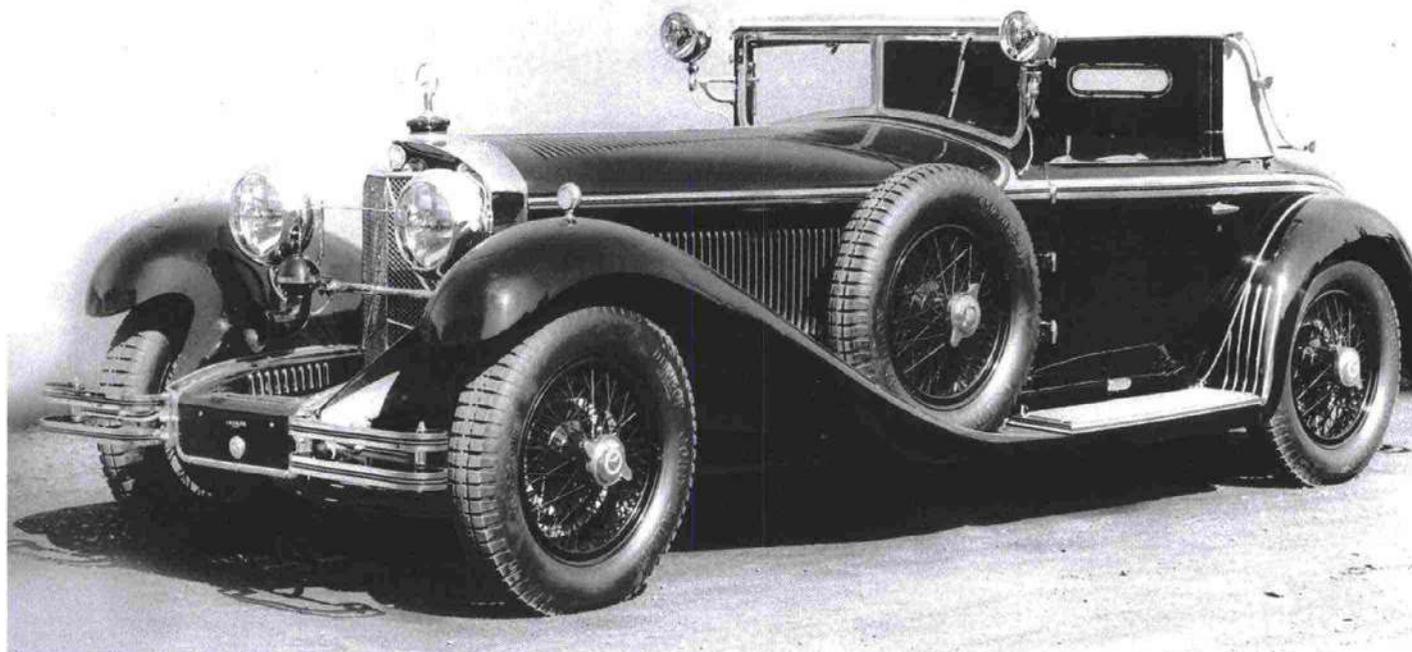
NESSUN DORMA

Dopo le prime vittorie ne arrivano altre a decine, ma Porsche non dorme sugli allori: maggiore il motore a 7,1 litri, adotta un compressore più grosso, ridisegna i collettori d'aspirazione e l'albero a camme, aumenta il rapporto di compressione, sostituisce le bielle tubolari con altre a doppio T e aggiunge uno smorzatore di vibrazioni sull'albero motore. Il nuovo modello SS (Super Sport) così equipaggiato debutta il 29 giugno e vince tutto ciò che c'è da vincere nel Wiesbaden-Tourier, un torneo automobilistico che comprende corse in circuito, gare in salita e un concorso d'eleganza. Il 15 luglio successivo nel Grand Prix di Germania le SS di Rudolf Caracciola, Otto Merz e Willy Walb sono ai primi tre posti davanti alla Bugatti Type 35 C "Grand Prix" di Gastone Brilli Peri. La qualità della macchina è messa in luce anche dai piloti privati, fra i quali ci piace ricordare il pasticciere napoletano Federico Caffisch, che il 24 ottobre è primo assoluto nella Coppa Autunno Napoletano. Nello stesso tempo diviene disponibile per la clientela normale la SS 27/160/200 PS, che è dedicata al Gran Turismo e per migliorare l'abitabilità ha il radiatore più alto (8 file di masse radianti invece di 7). A richiesta sono disponibili le varianti del modello corsa con 170 CV/225 CV. Dal 1928 la Casa affida volentieri gli autotelai ai carrozzieri mentre prima preferiva vestirli in proprio nell'atelier di Sindelfigen. Inizia così la gara fra i maestri dello stile di mezzo mondo. I berlinesi Erdman & Rossi e il viennese Ferdinand Keibl esaltano

MERCEDES-BENZ W06



A sinistra, una Mercedes-Benz Typ S (26/120/180 PS) carrozzata "tourenwagen viersitzer" (torpede a quattro posti) da Erdmann & Rossi nel 1928 mostra l'orientamento del carrozziere berlinese, teso a raggiungere il massimo livello nel rigore formale delle linee classiche. A destra, è distinta dal numero di commessa 43741 del giugno 1928 questa Mercedes SS, una delle numerose allestite dal parigino Saoutchik con diversi tipi di carrozzeria roadster e cabriolet, ma tutte con parafranghi sottili, slanciati e intarsiati con metallo lucido. Sotto, Castagna di Milano è responsabile di una mezza dozzina di SS differenti fra loro, ma tutte eccezionali nel comunicare il lusso con parafranghi corposi, ricchezza di accessori, preziosità degli elementi ornamentali e raffinata esecuzione come in questa Roadster Cabriolet del 1929.



il rigore formale delle linee classiche; il milanese Castagna mette in primo piano il lusso con parafranghi corposi, ricchezza d'accessori e raffinatezza nell'ornato; il parigino Saoutchik punta sul dinamismo con parafranghi sottili intarsiati con metallo lucido; il viennese Armbruster inventa i parafranghi "a elmetto" e recupera con una fascia di colore la perdita di slancio che comportano; il londinese Corsica dà enfasi alla potenza arretrando le masse per allungare il cofano; Oldfich Uhlík di Praga arrotonda le linee; i franco-americani Hibbard & Darrin al contrario accentuano le spigolosità per aumentare l'aggressività; i londinesi Barker, Freestone & Webb e Thrupp & Maberly adottano uno stile tipicamente "british", come stranamente fa anche l'ungherese Lajos Zupka di Budapest.

ALTRI CARROZZIERI

Il discorso sui carrozzieri è necessariamente breve per motivi di spazio ma meritano almeno una citazione gli svizzeri Graber e Worblaufen, i belgi Van den Plas e D'leteren, i tedeschi Hebmüller, Gläser e Reutter, il francese Labourdette e l'americano Murphy, ma si fa in ogni modo torto a tutti gli altri che si sono cimentati sul prestigioso autotelaio. Molti carrozzieri hanno vestito più di una W06 spesso modificando lo stile su richiesta del cliente o perché influenzati da quello dei concorrenti di maggior successo. Un esempio rappresentativo è quello di Papler di Colonia, che in più di un caso prende da Erdman & Rossi il rigore formale, da Castagna la rappresentazione del lusso e da Saoutchik il compiaciuto impiego degli inserti cromati. Nella maggioranza, i carrozzieri delle W06 eseguono finiture con materiali da favola come legni intarsiati, pelli di serpente, tessuti Art Deco e pomelli d'argento o di avorio. Denominatori comuni in tutti i casi sono lo scultoreo radiatore a cuspide e gli scarichi esterni coperti da spirali di ottone nichelato con sinuosità da serpente così spettacolari che il risultato estetico supera la necessità tecnica di portare il calore fuori dal vano motore. >

MERCEDES-BENZ W06

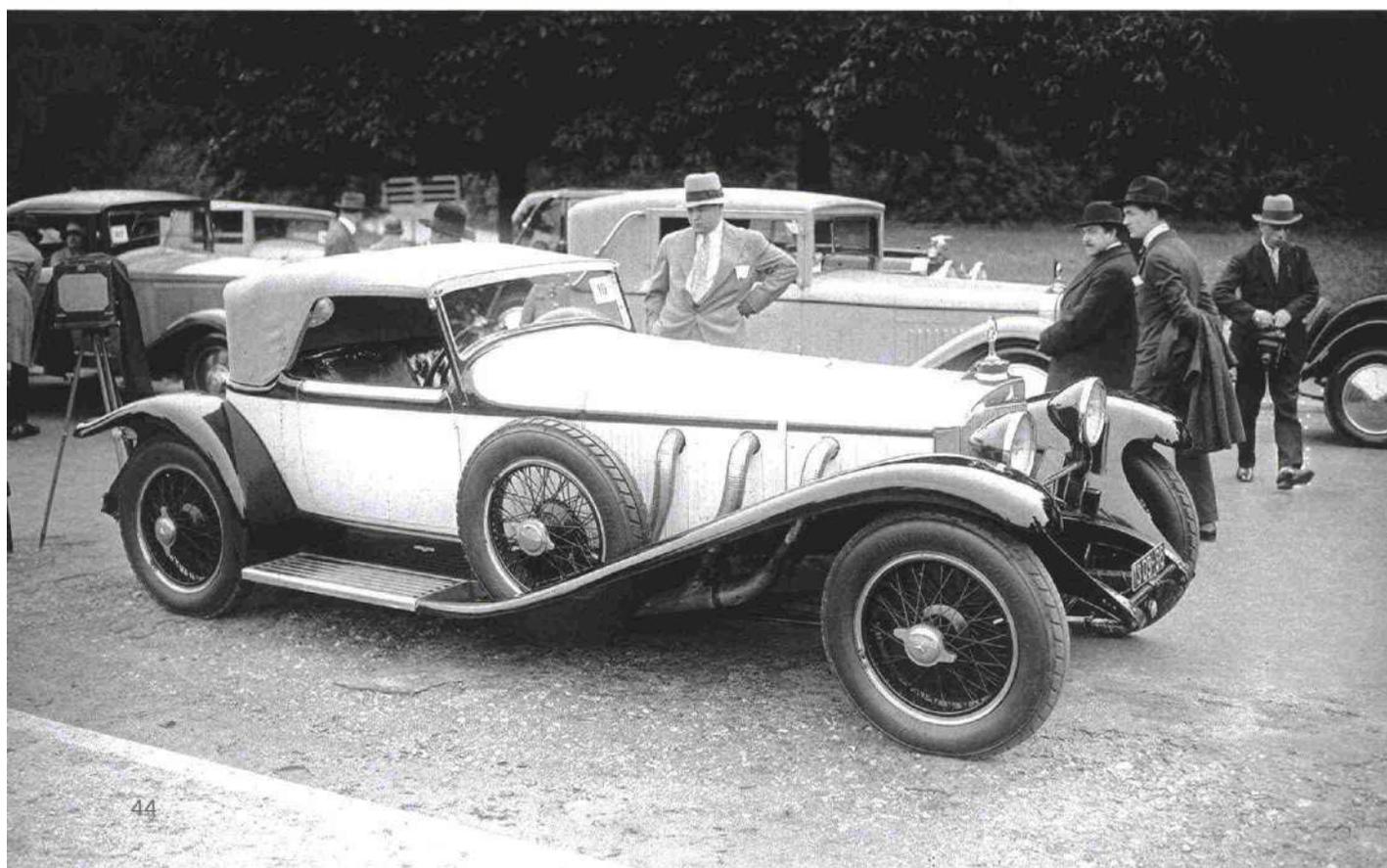


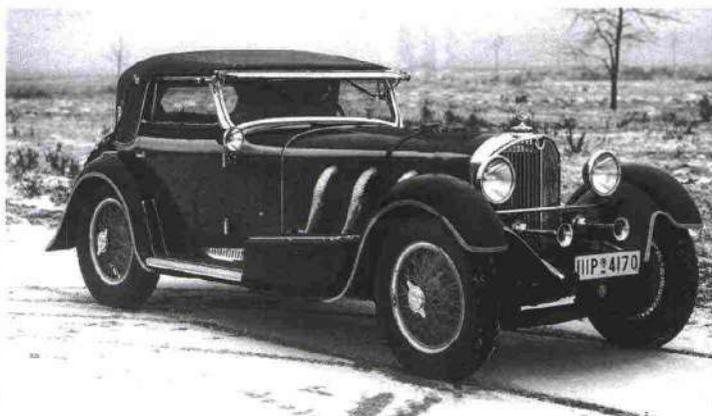
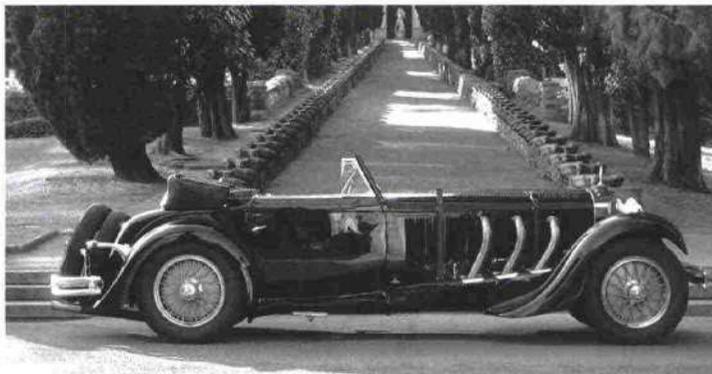
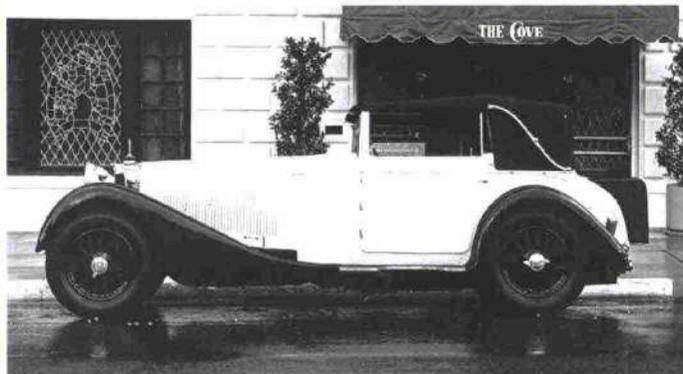
Sopra, a sinistra, la SS carrozzata dal viennese Armbruster per il pilota Hans Stuck ha imponenti parafranghi a "elmetto" e una fascia di colore per recuperare slancio. Qui sfila nel Concorso d'Eleganza del Wiesbadener Automobil-Turnier, dove nel 1931 vince il Primo Premio.

A destra, la SS coupé-royale esposta all'Olympia Motor Show di Londra nel 1929 dalla carrozzeria Corsica ha le masse spostate all'indietro per aumentare la suggestione della potenza con il lungo cofano, come tutte le creazioni del londinese sul medesimo telaio.

Qui a fianco, la nera Mercedes SS che Oldřich Uhlík di Praga realizza nel 1931 con forme arrotondate e raccordi morbidi, specie nella coda dove non è vincolato a mantenere l'identità di marca. Soddisfatto del risultato, battezza la creazione "Schwarzer Prinz" (Principe nero).

Sotto: 8 Maggio 1928, la SSK carrozzata a Parigi dagli americani Hibbard & Darrin posa per i fotografi nel Concorso d'Eleganza del Parco dei Principi. Il carrozziere privilegia la rappresentazione dell'aggressività con raccordi netti e parafranghi acuminati.





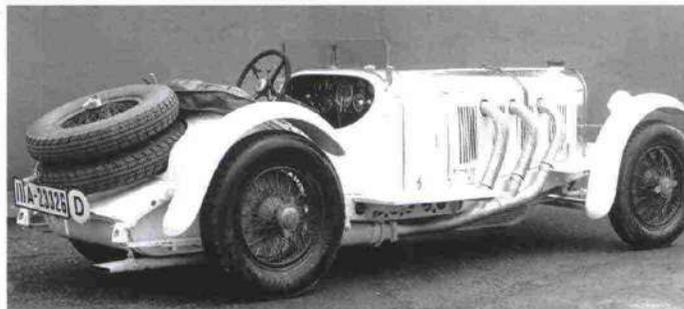
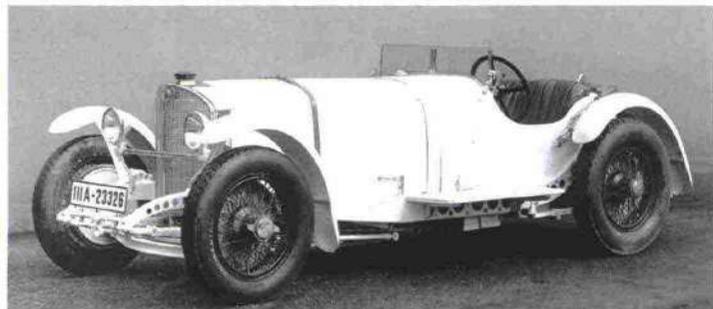
Dall'alto, in senso orario, i londinesi Freestone & Webb vestono con stile tipicamente britannico tutte le loro creazioni su base W06, a prescindere che siano sportive o formali come questa SS Drop Head Coupé del 1930. In ogni caso l'identità di Marca resta sempre riconoscibile. Una SS carrozzata cabriolet A da Thrupp & Maberly nel 1930 offre un altro esempio di stile britannico. Notevoli per il modello e per l'epoca sono l'inclinazione del parabrezza e i deflettori che vi si ricordano in modo molto moderno. Una SSK carrozzata Cabriolet A da Papler nel 1930 prendendo spunto dai migliori lavori dei suoi colleghi. Vediamo quindi il rigore formale di Erdmann & Rossi, l'espressione del lusso di Castagna e il compiaciuto impiego del metallo lucido di Saoutchik. Una roadster "all'inglese" realizzata nel 1935 dall'ungherese Lajos Zupka su un autotelaio S quando il modello è fuori produzione da tempo. Si tratta di un lavoro eseguito su commissione di un cliente desideroso di ringiovanire la propria vettura.

All'inizio le SS gareggiano senza modifiche anche nelle popolarissime corse in salita, poi sono affiancate dalle varianti con il passo accorciato da 3.400 mm a 2.950 mm per guadagnare agilità nelle stradine montane. Questa modifica rende le SS non solo più maneggevoli, ma anche più scattanti grazie alla riduzione del peso implicita nell'accorciamento, così la variante diventa un vero e proprio modello, che è battezzato SSK, dove K sta per "kurz", corto. Nelle nuove proporzioni le carrozzerie perdono un po' di eleganza, ma guadagnano in aggressività perché il cofano sembra ancora più lungo, in più il radiatore torna a essere quello basso delle S. Le SSK da corsa con 270-280 CV rappresentano la massima espressione dell'abilità motoristica di Ferdinand Porsche, che alla fine del 1928 lascia la Mercedes.

BEFFA

Nel 1929 il nuovo direttore tecnico Hans Niebel sviluppa i programmi di Porsche con importanti risultati sportivi, come la vittoria nel Tourist Trophy, dove la SSK di Rudolf Caracciola beffa in casa lo squadrone Bentley. Le SSK brillano anche nel 1930, ma la concorrenza è sempre più agguerrita. Perciò Niebel alleggerisce meticolosamente ogni dettaglio e potenzia il motore fino a ottenere 300 CV. Il risultato è la SSKL, dove L sta per "Licht", leggero, riconoscibile dall'esterno per i grandi fori di alleggerimento sul telaio. ➤

La SSKL del 1931 porta il modello W06 al massimo sviluppo motoristico, con la potenza di 300 CV, e telaistico con l'energica cura dimagrante che riduce il peso di ben 200 chili mediante espedienti anche spettacolari come i fori di alleggerimento sui longheroni. La lettera L nel modello SSKL significa Licht = leggero, infatti, per ridurre il peso anche la carrozzeria è semplificata al massimo e impiega lamiere leggere e di minimo spessore, sulla coda brevissima coprono a malapena il serbatoio e le ruote di scorta.



■ MERCEDES-BENZ W06

Con una roadster di questo tipo, Rudolf Caracciola vince la Mille Miglia del 1931 e la clamorosa affermazione spinge il Servizio Corse a trasformare alcune SSK in altrettante SSKL, che continuano a calcare le scene sportive ottenendo vittorie assolute fino al 1934. Fra tutte si distingue per originalità la SSKL aerodinamica, che il pilota Manfred von Brauchitsch fa realizzare nel 1932 dalla Cannetter & Vetter su disegno del barone Reinhard von Koenig-Fachsenfeld. Nonostante l'impostazione ormai datata, il bolide reso velocissimo dalla profilatura, è all'altezza delle più recenti Alfa Romeo e Bugatti nel veloce circuito dell'Avus, ma si trova a mal partito sul misto del

Nürburgring dove l'aerodinamica non può essere d'aiuto. Nel 1933 la SSKL aerodinamica torna in gara con Otto Merz sul circuito dell'Avus in una giornata in cui le condizioni del tempo sono incerte e perciò il pilota fa montare in diagonale due pneumatici da acqua e due da asciutto. Credeva fosse una buona idea ma il pilota paga l'esperimento con la vita. Il 1933 è l'ultimo anno di produzione delle W06, che con carrozzerie sempre aggiornate sono ancora il sogno di ogni automobilista sportivo, ma ormai è alla fine l'era degli elefanti bianchi: inizia il dominio delle auto più piccole e leggere, come le formidabili Alfa Romeo 8c 2300. ■

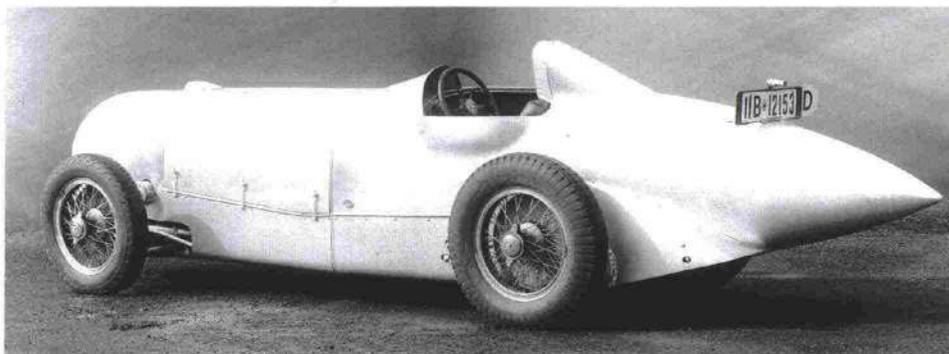
Rudolf Caracciola, accanto alla moglie sulla pedana della sua personale SS Cabriolet A Sindelfingen, è al centro di una rilassata riunione conviviale il 26 luglio 1931 prima della battaglia nella corsa in salita Schauinsland-Freiburg. Sullo sfondo si vede Hans Stuck.



22 maggio 1932, Manfred von Brauchitsch con la SSKL aerodinamica si avvia alla partenza della corsa sul veloce circuito dell'Avus. Vincerà precedendo la Bugatti 51 di Joachim von Morgen, l'Alfa Romeo 8c Monza di Caracciola e la Maserati 26 di Ernst Kotte.



L'affusolata coda della SSKL aerodinamica disegnata da Reinhard von Koenig-Fachsenfeld ed eseguita con leghe leggere da Cannetter & Vetter. La vettura supera agevolmente i 200 km/h ed è adatta ai circuiti veloci, ma è soccombente negli altri.



La Mercedes-Benz SSK del Museo Mercedes-Benz spesso impiegata per le Mille Miglia storiche. Il marchio di Stoccarda gode ancora della leggenda irradiata da queste eccezionali automobili, importanti nella storia delle corse come in quella della tecnica automobilistica.



SCHEDE TECNICHE

MERCEDES-BENZ S (26/120/180 PS)

MOTORE: anteriore, 6 cilindri in linea, raffreddato ad acqua. Alesaggio x corsa in mm 98 x 150 Cilindrata 6.789 cm³. Rapporto di compressione 4,7:1 Distribuzione valvole in testa, un albero a camme in testa comandato da albero verticale e coppie coniche Alimentazione due carburatori M-B e compressore volumetrico Roots Lubrificazione forzata, capacità carter 8 litri Potenza 120 CV a 3.000 giri/minuto (180 CV con compressore inserito) Coppia massima 44 mgk a 1850 giri/minuto.

TRASMISSIONE: ad albero, trazione posteriore Frizione dischi multipli a secco Cambio 4 velocità + Rm, comando a cloche Pneumatici 30 x 5,00.

CORPO VETTURA: autotelaio a longheroni di lamiera stampata

SOSPENSIONI E FRENI: Sospensioni assi rigidi e molle a balestra Freni a tamburo comando a cavi con servofreno Devandre.

DIMENSIONI E PESO: Passo 3.400 mm Carreggiate anteriore e posteriore 1.420 mm Peso 1.550 kg (autotelaio nudo).

PRESTAZIONI: Velocità 178 km/h

MERCEDES-BENZ SS (27/160/200 PS)

Come S (26/120/180 PS) tranne:

MOTORE: Alesaggio x corsa in mm 100 x 150. Cilindrata 7.065 cm³ Rapporto di compressione 5,2:1 Potenza 160 CV a 3.200 giri/minuto (200 CV con compressore) Coppia massima 45,9 mgk a 1.900 giri/minuto

PRESTAZIONI: Velocità 185 km/h

MERCEDES-BENZ SS (27/170/250 PS)

Come SS (26/160/200 PS) tranne:

MOTORE: Rapporto di compressione 6:1 Potenza 170 CV a 3.300 giri/minuto, 250 CV (con compressore) Coppia massima 57,3 mgk a 1.900 giri/minuto

PRESTAZIONI: Velocità 190 km/h

MERCEDES-BENZ SSK (27/170/250 PS)

Come SS (27/170/250 PS) tranne:

DIMENSIONI E PESO: Passo 2.950 mm Peso a vuoto 1.570 kg. (veicolo completo)

MERCEDES-BENZ SSKL (27/240/300PS)

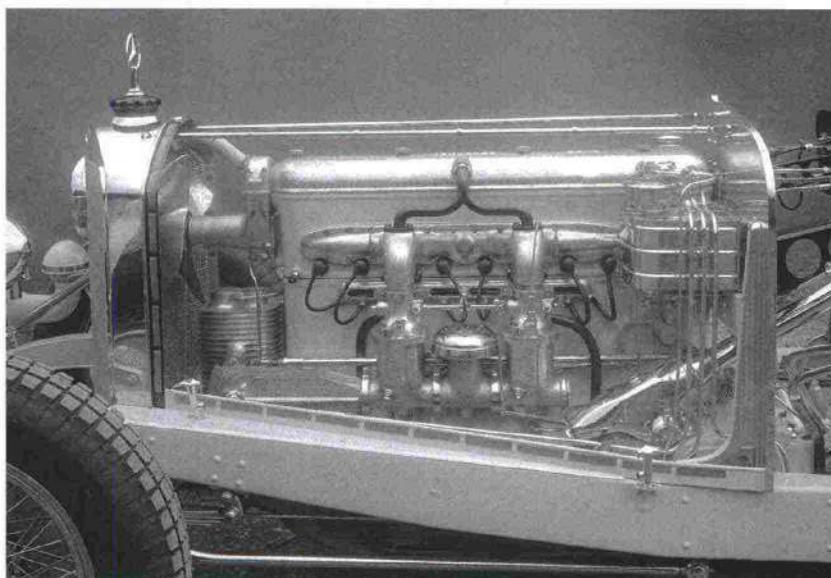
Come SSK (27/170/250 PS) tranne:

MOTORE: Rapporto di compressione 7:1, Potenza 240 CV a 3.400 giri/minuto (300 CV con compressore) Coppia massima 70,2 mgk a 2.000 giri/minuto

DIMENSIONI E PESO: Peso 1.500 kg (veicolo completo)

PRESTAZIONI: Velocità 208 km/h (225 km/h con carrozzeria aerodinamica)

Il motore Mercedes Typ M 06 nella SS con i cofani trasparenti esposta al Salone di Berlino.



MERCEDES-BENZ S, SS, SSK, SSKL PRODUZIONE

MODELLO	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	TOTALE
⁽¹⁾ S (26/120/180 PS)	20	8	-	-	-	-	-	-	-	-	28
⁽²⁾ SS (26/170/225 PS)	-	-	18	115	5	-	-	-	-	-	138
⁽³⁾ SS (27/140/200 PS)	-	3	1	-	-	-	-	-	-	-	4
SS (27/160/200 PS)	-	-	12	14	5	-	-	-	-	-	31
SS (27/170/225 PS)	-	-	4	60	32	4	4	2	8	1	115
SS (27/180/250 PS)	-	-	-	3	1	-	-	-	-	-	4
SSK (27/170/225 PS)	-	-	3	18	4	4	2	-	1	-	32
SSK (27/180/250 PS)	-	-	1	6	2	-	-	1	-	-	10
⁽⁴⁾ SSKL (27/240/300 PS)	-	-	-	2	1	2	5	1	1	-	12
Totale per anno	20	11	39	218	50	10	11	4	10	1	374

NOTE

- ⁽¹⁾ Compresi 2 prototipi S con potenza di 26/140/200 CV
⁽²⁾ Compresi 8 esemplari con potenza massima di 250 CV
⁽³⁾ Prototipi
⁽⁴⁾ Compresi gli esemplari ottenuti modificando altre versioni

LEGENDA

La sola lettera "S" nelle sigle distintive significa Sport
 Le lettere "SS" nelle sigle distintive significano Super Sport (motore di 7 litri anziché di 6,8 litri)
 Le lettere "SSK" significano Super Sport Kurz (kurz = corto, telaio corto)
 Le lettere "SSKL" significano Super Sport Kurz Licht (Licht = leggero, vettura alleggerita)
 Il primo gruppo di numeri nelle sigle distintive indica la potenza fiscale in Germania, il secondo la potenza massima senza sovralimentazione, il terzo la potenza massima con il compressore inserito.
 I dati della produzione possono variare secondo il metodo del conteggio, che può comprendere o non comprendere gli esemplari trasformati da una tipologia a un'altra.

THE TIME SOCIETY

STYLE PEOPLE WATCH TO WATCH TECH CULTURE VIDEO

CON CHOPARD É GIÀ TEMPO DI 1000 MIGLIA

La maison rinnova la partnership con la corsa per auto storiche, nel ruolo di cronometrista ufficiale, e lancia due orologi in attesa della gara, che, quest'anno, si disputerà a ottobre.

La passione di **Chopard** per le quattro ruote non tramonta mai. La maison si conferma infatti nel ruolo di partner principale e cronometrista ufficiale del celebre rally italiano di auto storiche **1000 Miglia**, rinnovando così una tradizione che va ormai avanti dal 1988. Tra i partecipanti, come sempre, ci sarà anche il co-presidente del gruppo **Karl-Friedrich Scheufele**, grande appassionato di automobili e pronto a prendere parte alla gara di endurance lunga, appunto, 1.000 miglia (1.650 km), da Brescia a Roma e ritorno. In attesa che le auto prendano il via (l'evento di metà maggio è stato posticipato e si terrà dal 22 al 25 ottobre), Chopard svela una nuova coppia di orologi pensata per celebrare questa collaborazione.

Search..



TOP TAG

A. LANGE & SÖHNE

AUDEMARS PIGUET

BASELWORLD

BAUME & MERCIER

BELL & ROSS

BREGUET

BREITLING

BULGARI

CARTIER

CHANEL

FACEBOOK

ARTICOLI RECENTI

- CON CHOPARD È GIÀ TEMPO DI 1000 MIGLIA
- UN OROLOGIO AD ARTE PER GUCCI
- TUDOR: L'ORA DEL BLU DAL 1969
- PER L'ESTATE L'ESSENZIALE È SWATCH
- UN MARE DI PARTNERSHIP PER IWC

CATEGORIE

- Culture
- People
- Social News
- Style
- Tech
- Video
- Watch to Watch



Chopard propone infatti il **Mille Miglia GTS Azzurro Power Control**, un orologio automatico con indicatore della riserva di carica che ricorda quello del carburante delle automobili realizzato in soli 500 esemplari (9.640 euro), e il **Mille Miglia GTS Azzurro Chrono** in acciaio (750 copie, 7.360 euro) con disposizione dei quadranti ausiliari ispirata ai cruscotti delle vetture d'epoca. A caratterizzare entrambi i modelli sono i quadranti con trattamento galvanico color azzurro, scelto per la sua somiglianza con le sfumature utilizzate in passato su alcune delle grandi auto d'epoca del mondo. Una tonalità capace di creare un piacevole contrasto con il rosso utilizzato per i dettagli delle lancette e per il logo della manifestazione sportiva a forma di freccia, che si affaccia accanto alla finestrella della data. I fianchi scanalati ricordano i pistoni di un motore, mentre le anse inclinate riprendono le curve delle carrozzerie artigianali.



A conferma della vocazione automobilistica, la corona di carica sovradimensionata evoca il grosso tappo di un serbatoio del carburante da gara, mentre i pulsanti del

cronografo recano inciso il motivo antisdrucchiolo, spesso applicato sulla pedaliera delle auto da corsa. Anche i cinturini prendono spunto dal mondo delle quattro ruote, abbinando la classica pelle traforata utilizzata dai gentleman driver degli anni 1950 e 1960 alla fodera in caucciù che riproduce il battistrada degli pneumatici da corsa Dunlop.



Il cronografo **Mille Miglia GTS Azzurro Power Control** si presenta con cassa in acciaio da 43 mm di diametro arricchita da dettagli in oro rosa 18 carati su corona, lunetta, lancette e indici delle ore. Sul retro, attraverso il fondo cassa trasparente, è possibile ammirare il movimento meccanico a carica automatica **Chopard 01.08-C**, interamente realizzato in-house e composto da 251 componenti, con riserva di carica di 60 ore verificabile sul quadrante.



Il **Mille Miglia GTS Azzurro Chrono** è invece ideale per cronometrare i giri in un circuito di gara, o per monitorare le sezioni speciali durante i test di affidabilità, grazie al cronografo centrale a tre quadranti ausiliari che registrano separatamente, e con una precisione cronometrica, periodi di 60 secondi, 30 minuti e 12 ore. I pulsanti garantiscono l'arresto, l'avvio e l'azzeramento del meccanismo in modo semplice e veloce, anche con indosso i guanti da pilota, mentre l'inserto della lunetta

laccato azzurro e grigio reca una scala tachimetrica che permette di calcolare la velocità e la distanza. In questo modello la cassa da 43 mm ha un fondello chiuso con inciso il logo della corsa.



CHOPARD

MILLE MIGLIA

MILLE MIGLIA GTS AZZURRO CHRONO

MILLE MIGLIA GTS AZZURRO POWER CONTROL



PREVIOUS ARTICLE

UN OROLOGIO AD ARTE PER GUCCI

NO NEWER ARTICLES

RELATED POSTS

La risposta da Instagram ha restituito dati non validi.

Parma

Cerca nel sito



METEO

HOME

CRONACA

SPORT

FOTO

RISTORANTI

ANNUNCI LOCALI

CAMBIA EDIZIONE

VIDEO

Parma, la Mille Miglia riapre gli alberghi: il Comune cerca 700 camere

La tappa prevista a maggio è in programma il prossimo ottobre

ABBONATI A **Rep:**

29 luglio 2020



Il Comune di Parma ha lanciato un avviso per l'affidamento di servizi alberghieri necessari in occasione della tappa a Parma della corsa di auto storiche 1000 Miglia che si svolgerà sabato 24 ottobre 2020.

Lo svolgimento era stato programmato venerdì 15 e sabato

16 maggio 2020 ma a seguito dell'emergenza sanitaria la corsa è stata spostata e transiterà a Parma nella notte tra il 24 e 25 ottobre con una riduzione importante degli equipaggi rispetto a quanto inizialmente previsto in quanto molti gruppi non hanno confermato la loro presenza.

Per organizzare l'accoglienza dello staff e dei partecipanti, il Comune ha dunque pubblicato un avviso di ricerca di circa 720 camere con riservazione di cui 430 camere doppie e 290 camere doppie uso singola da sabato 24 ottobre a domenica 25 ottobre (un pernottamento con prima colazione).

[La tappa parmigiana della Mille Miglia - Foto](#)

L'Amministrazione comunale si riserva tuttavia la facoltà di richiedere la cancellazione di tutte le prenotazioni delle camere già concordate alle seguenti condizioni: penale di 60 euro a camera per cancellazione totale comunicata dal 02/09 al 21/09; penale di 120 euro a camera per cancellazione totale comunicata dal 22/09 al 24/10 data dell'evento.

Prevista inoltre la facoltà di richiedere la cancellazione parziale delle prenotazioni già concordate in base alle conferme o disdette dei partecipanti senza alcun addebito di penale alle seguenti condizioni: fino al 1/09 riduzione fino al 100% del contingente prenotato senza penali; dal 02/09 al 5/10 riduzione fino al 20% del totale del contingente prenotato senza penali; dal 6/10 al 24/10

CASE MOTORI LAVORO ASTE

CERCA UNA CASA

Vendita Affitto Asta Giudiziarla

Provincia

TrovaRistorante a Parma

Scegli una città

Parma

Scegli un tipo di locale

TUTTI

Inserisci parole chiave (facoltativo)

Cerca

NECROLOGIE

Per pubblicare un necrologio chiama il numero verde

Numero Verde
800 700800

ATTIVO DAL LUNEDÌ
A DOMENICA DALLE
ORE 10 ALLE ORE 21

[Ricerca necrologi pubblicati »](#)

ILMIOLIBRO

TIRA FUORI LO SCRITTORE CHE È IN TE

UNA REDAZIONE AL SERVIZIO DI CHI AMA SCRIVERE

Metti le tue passioni in un libro: pubblicalo!

data dell'evento riduzione fino al 10% del contingente prenotato senza penali.

[Promozioni](#)[Servizi editoriali](#)

Le strutture ricettive per partecipare dovranno avere i seguenti requisiti: competenze professionali e comprovata esperienza nei campi oggetto dei servizi da affidare; appartenenza alla categoria degli hotel 4 stelle o superior ; ubicazione nel Comune di Parma al fine di evitare il più possibile spostamenti ai partecipanti; disponibilità di parcheggio privato per auto e/o pullman; disponibilità del maggior numero possibile di camere nello stesso hotel o dislocazione in sedi vicine.

[Coronavirus, la ritirata degli alberghi a Parma - Foto](#)

La prossima stagione autunnale, con il Festival Verdi, la Mille Miglia e gli eventi di Settembre Gastronomico, si annunciano dunque come volano per la ripresa dell'attività ricettiva, messa a dura prova dall'emergenza sanitaria.

© Riproduzione riservata

29 luglio 2020

IL NETWORK

[Espandi](#) ▾

[Fai di Repubblica la tua homepage](#) [Mappa del sito](#) [Redazione](#) [Scriveteci](#) [Per inviare foto e video](#) [Servizio Clienti](#) [Pubblicità](#) [Privacy](#) [Codice Etico e Best Practices](#)

Divisione Stampa Nazionale - [GEDi Gruppo Editoriale S.p.A.](#) - P.Iva 00906801006 - ISSN 2499-0817



ANNO 7°

SABATO, 25 LUGLIO 2020 - RECTE AGERE NIHIL TIMERE



LA GAZZETTA DI LUCCA

Giornale Politico - Artistico - Amministrativo - Letterario e Teatrale



Prima	Cronaca	Politica	Economia	Cultura	Piana	Sport	Confcommercio	Rubriche	interSVISTA	Brevi
Cecco a cena	L'evento	Enogastronomia	Sviluppo sostenibile	Formazione e Lavoro	Cuori in divisa	A.S. Lucchese				
Comics	Meteo	Cinema	Garfagnana	Viareggio	Massa e Carrara					



CRONACA

La 1000 Miglia sarà a Lucca anche nel 2021

sabato, 25 luglio 2020, 11:30

La 1000Miglia, la corsa più bella del mondo, sarà a Lucca anche nel 2021 con una sorpresa che interesserà l'intero territorio. Lo annuncia Luca Gelli, presidente di Aci Lucca, che, all'indomani del successo ottenuto con la 55ª Coppa Città di Lucca e 3ª Coppa Ville Lucchesi, organizzate dal sodalizio automobilistico con la collaborazione di Maremma Corse 2.0 e il supporto tecnico di Lucca Corse, è già al lavoro per i prossimi eventi e per attrarre sul territorio provinciale manifestazioni motoristiche e sportive di richiamo e di qualità.



Per Aci Lucca, inoltre, la seconda parte dell'anno inizia con un'altra bella notizia: Luca Gelli è stato infatti riconfermato al vertice di Aci Toscana, eletto all'unanimità da tutti i rappresentanti dei club della regione. L'elezione ha anche il sapore del riconoscimento nei confronti dell'Automobile Club della provincia di Lucca che, con oltre 20 mila soci, è secondo in Toscana per numero di iscritti, preceduto solo da Firenze. Una conferma che porta con sé belle opportunità. «Non solo la 1000Miglia arriverà a Lucca nel pomeriggio di sabato 24 ottobre - commenta il presidente Gelli -, ma, senza svelare niente, possiamo già anticipare che la Freccia Rossa sarà a Lucca anche nel 2021, con una sorpresa speciale che farà felice l'intero territorio della provincia, Versilia compresa. Aci Lucca è da sempre al servizio dei cittadini: siamo presenti quando si tratta di sicurezza stradale,

siamo al fianco degli sportivi e degli appassionati degli sport motoristici partecipando all'organizzazione di eventi di grande rilievo. A questo proposito è grandissima la soddisfazione per l'ufficialità del Gran Premio di Formula1 al Mugello. Tutti gli sportivi quest'anno, oltre al Gp di Monza, saranno chiamati a raccolta anche per un altro prestigioso appuntamento italiano, al Mugello, a settembre: una soddisfazione doppia, come italiano e ovviamente come toscano, per l'ulteriore visibilità mondiale che questa manifestazione darà al nostro paese. Ci siamo e continuiamo ad esserci anche in questo anno così difficile che ci ha comunque dato l'opportunità di dimostrare il valore della nostra grande famiglia».



Questo articolo è stato letto 6 volte.




Prenota questo spazio!

Prenota questo spazio!

ALTRI ARTICOLI IN CRONACA

Ci teniamo alla tua Privacy

Noi e i nostri partner usiamo tecnologie (es. cookies) e raccogliamo informazioni per personalizzare contenuti e pubblicità, fornire funzioni social e analizzare il traffico. Scorrendo questa pagina o cliccando su un suo elemento ne acconsenti l'utilizzo.

Supporters 1

Supporters 2

Prosegui e accetta

[Maggiori informazioni](#)

sabato, 25 luglio 2020 - 18:07

Va in pensione Claudio Salvetti, per 40 anni protagonista dell'esperienza di lavoro. E' in pensione dopo 40 anni di servizio ininterrotto alle reti idriche della città. Claudio Salvetti era il luglio del 1980 quando iniziò a lavorare al Comune di Lucca dopo aver vinto il concorso.

venerdì, 24 luglio 2020 - 16:03

Stato di guerra, anche con i social media

MOTORI

Venerdi 24 Luglio - agg. 14:32

Al via la Coppa d'Oro delle Dolomiti, si parte da Cortina. La "1000 Miglia delle Alpi" inaugura la stagione delle gare di auto storiche

MOTORI > AUTO STORICHE

Friday 24 July 2020



CORTINA - La Coppa d'Oro delle Dolomiti, conosciuta dagli appassionati come la "1000 Miglia delle Alpi", inaugura la stagione dei Grandi Eventi di autostoriche sotto l'egida di Aci Sport e dell'Acì di Belluno. Fermato per alcuni mesi dalla pandemia, il mondo dell'auto da collezione e del regolarismo nazionale, la cui massima espressione e' per l'appunto la 1000 Miglia (quest'anno posticipata ad ottobre), torna in campo con una delle grandi classiche che fa parte del Campionato italiano Grandi Eventi promosso da Aci Storico: un segnale di vitalita' non scontato in un momento di grandi incertezze sul futuro del mercato dei veicoli da collezione. Oltre settanta iscritti testimoniano il successo dell'iniziativa.

La formula agonistica quest'anno non e' stata limitata ai veicoli anziani, ma aperta anche alle auto piu' recenti di particolare valore sportivo (come Lancia Stratos e Fiat 131 Abarth vincitrici del campionato del mondo rally) e alle supercar (Ferrari, Porsche, Aston Martin): un modo per avvicinare anche le auto piu' moderne alla particolare formula della regolarita' su strada. La Coppa d'Oro delle Dolomiti resta naturalmente una gara riservata alle grandi auto del passato: non a caso tra gli iscritti

IL GAZZETTINO TV



Britney Spears torna su Instagram ma qualcosa non quadra: la risposta nasconde un messaggio d'aiuto?

2 mesi a 6€
 ATTIVA E LEGGI ORA

OROSCOPO DI BRANKO



Il cielo oggi vi dice che...
 Branko legge e racconta le parole delle stelle, segno per segno...

LE PIÙ LETTE



Commessa fa la cresta sugli incassi del negozio di intimo: in 4 anni si intasca oltre 1,2 milioni di euro



Jesolo. Sulle spiagge la stagione ormai non si salva più: stranieri dimezzati e lunedì il deserto

di Giuseppe Babbo

figurano i grandi top driver italiani, come il vincitore dell'ultima 1000 Miglia Giovanni Mocerì, e le auto più prestigiose come la Alfa Romeo Gs 1750 degli anni Trenta (modello che fu portato più volte al successo da Tazio Nuvolari). Ma rappresenta anche un tentativo di esplorare strade agonistiche nuove e soprattutto di alimentare la fiducia sul futuro della cultura sportiva sulle quattro ruote, in un momento in cui il Covid ha messo in discussione tante certezze. Il rilancio dell'economia italiana passa anche da qui.

La partenza effettiva della gara avviene oggi venerdì 24 luglio, con la carovana di auto storiche che sfilerà per il centralissimo Corso Italia, Cortina d'Ampezzo, alle ore 9:00 per poi intraprendere la strada delle montagne attraverso il Passo Giau in direzione di Belluno. Qui, il passaggio in Piazza dei Martiri è previsto per metà giornata, poi la sosta per il pranzo a Padavena, quindi il percorso di ritorno con il rientro a Cortina presso lo Stadio del Ghiaccio in serata, prima di passare nuovamente per Corso Italia e concludere la prima tappa. Stesso iter di partenza per sabato 25 luglio, con il percorso verso nord che uscirà da Cortina attraverso Passo Tre Croci, per farvi poi ritorno attraverso Passo Falzarego chiudendo la competizione in attesa della premiazione il giorno successivo. L'ulteriore evento competitivo fuori classifica del Tour dei Sestieri di Cortina, nella mattinata di domenica 26 luglio, sarà l'atto conclusivo di questo evento dedicato all'eccellenza dell'automobilismo d'epoca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

0 commenti

COMMENTA

COMMENTA LA NOTIZIA - NOME UTENTE

Commento:

Scrivi qui il tuo commento

rendi visibile su facebook

Invia

ULTIMI INSERITI

PIÙ VOTATI

0 di 0 commenti presenti

Nessun commento presente

Potrebbe interessarti anche

CORTINA

Frana a Rio Gere, senza pace la strada della tragedia del 2017

• Maltempo. Fortunale nella notte, raffiche di vento fortissime: cadono alberi tra Venezia e Treviso • Maltempo, in pericolo nella notte l'equipaggio di una imbarcazione

CORTINA

Lagazuoi imbrattato con lo spray: la scritta cancellata dagli addetti della funivia

• Vandali in vetta al Lagazuoi, imbrattata la montagna

CORTINA

Vandali in vetta al Lagazuoi imbrattano la montagna con lo spray

CORTINA

Blitz all'albergo Ampezzo: cantiere sotto sequestro, a casa



Dalla Romania arrivi senza controlli, le famiglie protestano: «Regole per colf e badanti»

di Redazione

PIEMME

CONCESSIONARIA DI PUBBLICITÀ

www.piemmeonline.it

Per la pubblicità su questo sito, contattaci



Al via la Coppa d'Oro delle Dolomiti, si parte da Cortina. La "1000 Miglia delle Alpi" inaugura la stagione delle gare di auto storiche

condividi l'articolo



CORTINA - La Coppa d'Oro delle Dolomiti, conosciuta dagli appassionati come la "1000 Miglia delle Alpi", inaugura la stagione dei Grandi Eventi di autostoriche sotto l'egida di Aci Sport e dell'Aci di Belluno. Fermato per alcuni mesi dalla pandemia, il mondo dell'auto da collezione e del regolarismo nazionale, la cui massima espressione e' per l'appunto la 1000 Miglia (quest'anno posticipata ad ottobre), torna in campo con una delle grandi classiche che fa parte del Campionato italiano Grandi Eventi promosso da Aci Storico: un segnale di vitalita' non scontato in un momento di grandi incertezze sul futuro del mercato dei veicoli da collezione. Oltre settanta iscritti testimoniano il successo dell'iniziativa.

La formula agonistica quest'anno non e' stata limitata ai veicoli anziani, ma aperta anche alle auto piu' recenti di particolare valore sportivo (come Lancia Stratos e Fiat 131 Abarth vincitrici del campionato del mondo rally) e alle supercar (Ferrari, Porsche, Aston Martin): un modo per avvicinare anche le auto piu' moderne alla particolare formula della regolarita' su strada. La Coppa d'Oro delle Dolomiti resta naturalmente una gara riservata alle grandi auto del passato: non a caso tra gli iscritti figurano i grandi top driver italiani, come il vincitore dell'ultima 1000 Miglia

AUTO STORICHE



L'EVENTO
Auto storiche, salta edizione 2020 Concorso d'eleganza Villa d'Este. Appuntamento dal 28 al 30 maggio 2021



GIOIELLI RECUPERATI
Al Mauto di Torino esposizione di auto sequestrate dalla GdF. Ferrari, Porsche, Lamborghini arricchiscono la collezione del Museo

Giovanni Mocerì, e le auto più prestigiose come la Alfa Romeo Gs 1750 degli anni Trenta (modello che fu portato più volte al successo da Tazio Nuvolari). Ma rappresenta anche un tentativo di esplorare strade agonistiche nuove e soprattutto di alimentare la fiducia sul futuro della cultura sportiva sulle quattro ruote, in un momento in cui il Covid ha messo in discussione tante certezze. Il rilancio dell'economia italiana passa anche da qui.

La partenza effettiva della gara avviene oggi venerdì 24 luglio, con la carovana di auto storiche che sfilerà per il centralissimo Corso Italia, Cortina d'Ampezzo, alle ore 9:00 per poi intraprendere la strada delle montagne attraverso il Passo Giau in direzione di Belluno. Qui, il passaggio in Piazza dei Martiri è previsto per metà giornata, poi la sosta per il pranzo a Padavena, quindi il percorso di ritorno con il rientro a Cortina presso lo Stadio del Ghiaccio in serata, prima di passare nuovamente per Corso Italia e concludere la prima tappa. Stesso iter di partenza per sabato 25 luglio, con il percorso verso nord che uscirà da Cortina attraverso Passo Tre Croci, per farvi poi ritorno attraverso Passo Falzarego chiudendo la competizione in attesa della premiazione il giorno successivo. L'ulteriore evento competitivo fuori classifica del Tour dei Sestieri di Cortina, nella mattinata di domenica 26 luglio, sarà l'atto conclusivo di questo evento dedicato all'eccellenza dell'automobilismo d'epoca.

condividi l'articolo



Venerdì 24 Luglio 2020 - Ultimo aggiornamento: 13:55 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA LA NOTIZIA



Scrivi qui il tuo commento

ULTIMI INSERITI

PIÙ VOTATI

0 di 0 commenti presenti

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Comau, partnership con Tecnomatic per lo sviluppo del motore elettrico



Veicoli commerciali, -33,7% le vendite in Europa nel semestre. A giugno -20,3% immatricolazioni



Imparato, ceo Peugeot: «L'elettrificazione è la svolta, la rottamazione "termica" una soluzione solo temporanea»

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



GP Andalusia: a Vinales le prime libere, Rossi 2°. Marquez a riposo, dovrebbe fare domani le terze libere



La Mercedes punta a vincere tutti i Gran Premi della stagione 2020



Marquez correrà a Jerez, via libera dei medici. Il campione spagnolo due giorni fa operato per frattura braccio

AL VIA LA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI, SI PARTE DA CORTINA. LA "1000 MIGLIA DELLE ALPI" INAUGURA LA S

CORTINA - La Coppa d'Oro delle Dolomiti, conosciuta dagli appassionati come la "1000 Miglia delle Alpi", inaugura la stagione dei Grandi Eventi di autostoriche sotto l'egida di Aci Sport e dell'Acì di Belluno. Fermato per alcuni mesi dalla pandemia, il mondo dell'auto da collezione e del regolarismo nazionale, la cui massima espressione è per l'appunto la 1000 Miglia (quest'anno posticipata ad ottobre), torna in campo con una delle grandi classiche che fa parte del Campionato italiano Grandi Eventi promosso da Aci Storico: un segnale di vitalità non scontato in un momento di grandi incertezze sul futuro del mercato dei veicoli da collezione. Oltre settanta iscritti testimoniano il successo dell'iniziativa.

La formula agonistica quest'anno non è stata limitata ai veicoli anziani, ma aperta anche alle auto più recenti di particolare valore sportivo (come Lancia Stratos e Fiat 131 Abarth vincitrici del campionato del mondo rally) e alle supercar (Ferrari, Porsche, Aston Martin): un modo per avvicinare anche le auto più moderne alla particolare formula della regolarità su strada. La Coppa d'Oro delle Dolomiti resta naturalmente una gara riservata alle grandi auto del passato: non a caso tra gli iscritti figurano i grandi top driver italiani, come il vincitore dell'ultima 1000 Miglia Giovanni Mocerì, e le auto più prestigiose come la Alfa Romeo Gs 1750 degli anni Trenta (modello che fu portato più volte al successo da Tazio Nuvolari). Ma rappresenta anche un tentativo di esplorare strade agonistiche nuove e soprattutto di alimentare la fiducia sul futuro della cultura sportiva sulle quattro ruote, in un momento in cui il Covid ha messo in discussione tante certezze. Il rilancio dell'economia italiana passa anche da qui.

La partenza effettiva della gara avviene oggi venerdì 24 luglio, con la carovana di auto storiche che sfilerà per il centralissimo Corso Italia, Cortina d'Ampezzo, alle ore 9:00 per poi intraprendere la strada delle montagne attraverso il Passo Giau in direzione di Belluno. Qui, il passaggio in Piazza dei Martiri è previsto per metà giornata, poi la sosta per il pranzo a Padavena, quindi il percorso di ritorno con il rientro a Cortina presso lo Stadio del Ghiaccio in serata, prima di passare nuovamente per Corso Italia e concludere la prima tappa. Stesso iter di partenza per sabato 25 luglio, con il percorso verso nord che uscirà da Cortina attraverso Passo Tre Croci, per farvi poi ritorno attraverso Passo Falzarego chiudendo la competizione in attesa della premiazione il giorno successivo. L'ulteriore evento competitivo fuori classifica del Tour dei Sestieri di Cortina, nella mattinata di domenica 26 luglio, sarà l'atto conclusivo di questo evento dedicato all'eccellenza dell'automobilismo d'epoca.

[AL VIA LA COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI, SI PARTE DA CORTINA. LA "1000 MIGLIA DELLE ALPI" INAUGURA LA S]



Al via la Coppa d'Oro delle Dolomiti, si parte da Cortina. La "1000 Miglia delle Alpi" inaugura la stagione delle gare di auto storiche

condividi l'articolo



CORTINA - La Coppa d'Oro delle Dolomiti, conosciuta dagli appassionati come la "1000 Miglia delle Alpi", inaugura la stagione dei Grandi Eventi di autostoriche sotto l'egida di Aci Sport e dell'Aci di Belluno. Fermato per alcuni mesi dalla pandemia, il mondo dell'auto da collezione e del regolarismo nazionale, la cui massima espressione è per l'appunto la 1000 Miglia (quest'anno posticipata ad ottobre), torna in campo con una delle grandi classiche che fa parte del Campionato italiano Grandi Eventi promosso da Aci Storico: un segnale di vitalità non scontato in un momento di grandi incertezze sul futuro del mercato dei veicoli da collezione. Oltre settanta iscritti testimoniano il successo dell'iniziativa.

La formula agonistica quest'anno non è stata limitata ai veicoli anziani, ma aperta anche alle auto più recenti di particolare valore sportivo (come Lancia Stratos e Fiat 131 Abarth vincitrici del campionato del mondo rally) e alle supercar (Ferrari, Porsche, Aston Martin): un modo per avvicinare anche le auto più moderne alla particolare formula della regolarità su strada. La Coppa d'Oro delle Dolomiti resta naturalmente una gara riservata alle grandi auto del passato: non a caso tra gli iscritti figurano i grandi top driver italiani, come il vincitore dell'ultima 1000 Miglia

AUTO STORICHE



L'EVENTO

Auto storiche, salta edizione 2020 Concorso d'eleganza Villa d'Este. Appuntamento dal 28 al 30 maggio 2021



GIOIELLI RECUPERATI

Al Mauto di Torino esposizione di auto sequestrate dalla GdF. Ferrari, Porsche, Lamborghini arricchiscono la collezione del Museo

Giovanni Mocerì, e le auto più prestigiose come la Alfa Romeo Gs 1750 degli anni Trenta (modello che fu portato più volte al successo da Tazio Nuvolari). Ma rappresenta anche un tentativo di esplorare strade agonistiche nuove e soprattutto di alimentare la fiducia sul futuro della cultura sportiva sulle quattro ruote, in un momento in cui il Covid ha messo in discussione tante certezze. Il rilancio dell'economia italiana passa anche da qui.

La partenza effettiva della gara avviene oggi venerdì 24 luglio, con la carovana di auto storiche che sfilerà per il centralissimo Corso Italia, Cortina d'Ampezzo, alle ore 9:00 per poi intraprendere la strada delle montagne attraverso il Passo Giau in direzione di Belluno. Qui, il passaggio in Piazza dei Martiri è previsto per metà giornata, poi la sosta per il pranzo a Padavena, quindi il percorso di ritorno con il rientro a Cortina presso lo Stadio del Ghiaccio in serata, prima di passare nuovamente per Corso Italia e concludere la prima tappa. Stesso iter di partenza per sabato 25 luglio, con il percorso verso nord che uscirà da Cortina attraverso Passo Tre Croci, per farvi poi ritorno attraverso Passo Falzarego chiudendo la competizione in attesa della premiazione il giorno successivo. L'ulteriore evento competitivo fuori classifica del Tour dei Sestieri di Cortina, nella mattinata di domenica 26 luglio, sarà l'atto conclusivo di questo evento dedicato all'eccellenza dell'automobilismo d'epoca.

condividi l'articolo



Friday 24 July 2020 - Ultimo aggiornamento: 13:55 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA LA NOTIZIA



Scrivi qui il tuo commento

ULTIMI INSERITI

PIÙ VOTATI

0 di 0 commenti presenti

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Faltoni (Ford): «Si a confronto col Governo per rilancio. Serve programmazione, coerenza e competenza per uscire da crisi»



Comau, partnership con Tecnomatic per lo sviluppo del motore elettrico



Veicoli commerciali, -33,7% le vendite in Europa nel semestre. A giugno -20,3% immatricolazioni

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



GP Andalusia: a Vinales le prime libere, Rossi 2°. Marquez a riposo, dovrebbe fare domani le terze libere



La Mercedes punta a vincere tutti i Gran Premi della stagione 2020



Marquez correrà a Jerez, via libera dei medici. Il campione spagnolo due giorni fa operato per frattura braccio



Al via la Coppa d'Oro delle Dolomiti, si parte da Cortina. La "1000 Miglia delle Alpi" inaugura la stagione delle gare di auto storiche

condividi l'articolo



CORTINA - La Coppa d'Oro delle Dolomiti, conosciuta dagli appassionati come la "1000 Miglia delle Alpi", inaugura la stagione dei Grandi Eventi di autostoriche sotto l'egida di Aci Sport e dell'Aci di Belluno. Fermato per alcuni mesi dalla pandemia, il mondo dell'auto da collezione e del regolarismo nazionale, la cui massima espressione è per l'appunto la 1000 Miglia (quest'anno posticipata ad ottobre), torna in campo con una delle grandi classiche che fa parte del Campionato italiano Grandi Eventi promosso da Aci Storico: un segnale di vitalità non scontato in un momento di grandi incertezze sul futuro del mercato dei veicoli da collezione. Oltre settanta iscritti testimoniano il successo dell'iniziativa.

La formula agonistica quest'anno non è stata limitata ai veicoli anziani, ma aperta anche alle auto più recenti di particolare valore sportivo (come Lancia Stratos e Fiat 131 Abarth vincitrici del campionato del mondo rally) e alle supercar (Ferrari, Porsche, Aston Martin): un modo per avvicinare anche le auto più moderne alla particolare formula della regolarità su strada. La Coppa d'Oro delle Dolomiti resta naturalmente una gara riservata alle grandi auto del passato: non a caso tra gli iscritti figurano i grandi top driver italiani, come il vincitore dell'ultima 1000 Miglia

AUTO STORICHE



L'EVENTO

Auto storiche, salta edizione 2020 Concorso d'eleganza Villa d'Este. Appuntamento dal 28 al 30 maggio 2021



GIOIELLI RECUPERATI

Al Mauto di Torino esposizione di auto sequestrate dalla GdF. Ferrari, Porsche, Lamborghini arricchiscono la collezione del Museo

Giovanni Mocerì, e le auto più prestigiose come la Alfa Romeo Gs 1750 degli anni Trenta (modello che fu portato più volte al successo da Tazio Nuvolari). Ma rappresenta anche un tentativo di esplorare strade agonistiche nuove e soprattutto di alimentare la fiducia sul futuro della cultura sportiva sulle quattro ruote, in un momento in cui il Covid ha messo in discussione tante certezze. Il rilancio dell'economia italiana passa anche da qui.

La partenza effettiva della gara avviene oggi venerdì 24 luglio, con la carovana di auto storiche che sfilerà per il centralissimo Corso Italia, Cortina d'Ampezzo, alle ore 9:00 per poi intraprendere la strada delle montagne attraverso il Passo Giau in direzione di Belluno. Qui, il passaggio in Piazza dei Martiri è previsto per metà giornata, poi la sosta per il pranzo a Padavena, quindi il percorso di ritorno con il rientro a Cortina presso lo Stadio del Ghiaccio in serata, prima di passare nuovamente per Corso Italia e concludere la prima tappa. Stesso iter di partenza per sabato 25 luglio, con il percorso verso nord che uscirà da Cortina attraverso Passo Tre Croci, per farvi poi ritorno attraverso Passo Falzarego chiudendo la competizione in attesa della premiazione il giorno successivo. L'ulteriore evento competitivo fuori classifica del Tour dei Sestieri di Cortina, nella mattinata di domenica 26 luglio, sarà l'atto conclusivo di questo evento dedicato all'eccellenza dell'automobilismo d'epoca.

condividi l'articolo



Venerdì 24 Luglio 2020 - Ultimo aggiornamento: 13:55 | © RIPRODUZIONE RISERVATA

COMMENTA LA NOTIZIA



Scrivi qui il tuo commento

ULTIMI INSERITI

PIÙ VOTATI

0 di 0 commenti presenti

ECONOMIA

+ TUTTE LE NOTIZIE DI ECONOMIA



Faltoni (Ford): «Si a confronto col Governo per rilancio. Serve programmazione, coerenza e competenza per uscire da crisi»



Comau, partnership con Tecnomatic per lo sviluppo del motore elettrico



Veicoli commerciali, -33,7% le vendite in Europa nel semestre. A giugno -20,3% immatricolazioni

MOTORSPORT

+ TUTTE LE NOTIZIE DI MOTORSPORT



GP Andalusia: a Vinales le prime libere, Rossi 2°. Marquez a riposo, dovrebbe fare domani le terze libere



La Mercedes punta a vincere tutti i Gran Premi della stagione 2020



Marquez correrà a Jerez, via libera dei medici. Il campione spagnolo due giorni fa operato per frattura braccio



RACING MOBILITÀ CURIOSITÀ DAL MONDO DEI MOTORI



[Home](#) / [Novità](#) / [F1](#) / [Rally](#) / [Test Drive](#) / [Velocità](#) / [Donne e Motori](#) / [Vita di Club](#) / [Sicurezza](#) / [Lifestyle](#) / [Elettrico](#)

Home / Novità / **DISABILITÀ E MOTORSPORT: PER UNA MOBILITÀ SENZA BARRIERE AL SERVIZIO DI TUTTI**

DISABILITÀ E MOTORSPORT: PER UNA MOBILITÀ SENZA BARRIERE AL SERVIZIO DI TUTTI

© 23 Luglio 2020

comunicato SCUDERIA DEL PORTELLO



Powered by

Epic(k)onomia

Studio9TV.com
www.studio9tv.com
 Web-tv online

sportenews.it
 a portata di mouse...

AUTOMOTO
WWW.AUTOMOTO.IT



Tag

[Alfa Romeo](#) / [automoto.it](#) / [Bottas](#)
[Brembo](#) / [comunicato stampa](#)

L'Alfa Romeo 1900 del 1954 condotta da Clay Regazzoni alla Carrera Panamericana 2002 che parteciperà come guest car alla 1000 Miglia 2020 e l'Alfa Romeo 147 guidata da Mattia Ziletti - classe 1993 - all'esordio nel Campionato Coppa Italia Turismo 2020 del Gruppo Peroni Race: le vetture della Scuderia del Portello, approntate con il sistema di guida per disabili, faranno da testimonial per un messaggio a sostegno della mobilità senza barriere nel mondo del motorsport e dell'heritage automobilistico.

CLAY REGAZZONI E L'ALFA ROMEO 1900 TI

Clay Regazzoni, ex pilota di F1 diventato paraplegico in seguito a un incidente sul circuito di Long Beach nel 1980, ha voluto che l'Alfa Romeo 1900 della Scuderia del Portello che aveva già partecipato alla Carrera Panamericana in Messico nel 1954, nel 1990 e nel 1991, fosse preparata per lui per gareggiare nell'edizione 2002. Con questa sua iniziativa ha aperto le porte dello sport automobilistico storico alle persone disabili.

La vettura, danneggiata sensibilmente a seguito di un'uscita di strada nelle ultime prove speciali, è stata restaurata e nuovamente preparata dalla Scuderia del Portello con il medesimo sistema di guida Guidosimplex approntato per Clay Regazzoni; debutterà alla 1000 Miglia 2020 come guest

car condotta da un ospite dell'organizzazione.

La **Scuderia del Portello** vuol far sì che il lascito di **Regazzoni** si traduca in un messaggio sensibile a **una mobilità senza barriere al servizio di tutti**, incentivando eventi che supportino le **ONLUS** dedicate al sostegno e alla ricerca per la disabilità, spesso causata da incidenti sulla strada, che implica anche particolare attenzione al tema della **sicurezza stradale**.

Il **Team Manager e Responsabile Eventi Andrea Cajani** ha dichiarato: "La Scuderia del Portello rappresenta dal 1982 il marchio sportivo Alfa Romeo portando negli eventi più prestigiosi del mondo un vero e proprio **Museo Dinamico delle Alfa Romeo storiche da competizione**. Per trovare i supporti necessari al restauro e alla conservazione di questa vettura unica al mondo, nonché i contributi per le ONLUS che aderiranno al progetto, proponiamo ai partner e agli sponsor di **"adottare"** la vettura durante gli eventi per coinvolgerli in questa iniziativa che mette in luce un tema importante e sempre attuale come quello della mobilità senza barriere; è una forma di sponsorizzazione che non implica il semplice posizionamento di un brand ma che contribuisce a un'azione di *charity* nell'affascinante cornice del mondo dell'automobilismo storico. Ringraziamo **1000 Miglia srl** che è stata la prima azienda a credere nel progetto, oltre ad altri brand prestigiosi del *Made in Italy* come il **Gruppo Camozzi** (storico sponsor di Clay Regazzoni)".

NUOVE GENERAZIONI: MATTIA ZILETTI AL DEBUTTO CON L'ALFA ROMEO 147

Il progetto non si limita solo all'ambito dell'automobilismo storico: il ventisettenne **Mattia Ziletti**, bresciano residente a Riccione, appassionato fin da bambino dell'Alfa Romeo e delle corse, ha coronato il suo sogno esordendo nella prima gara del **Campionato Coppa Italia Turismo 2020** sul circuito di Imola lo scorso week end alla guida di un'Alfa Romeo 147 con i colori del Portello, classificandosi terzo di classe. Diventato tetraplegico giovanissimo a causa di una patologia, **Mattia** con coraggio e costanza ha intrapreso un lungo e complesso percorso di preparazione fisica che gli ha permesso di ottenere la licenza di gara CSAI. Ha investito personalmente, con l'aiuto della **mamma Alessandra**, nella sua amata **Alfa Romeo 147** elaborata da **Mirco Righi**, storico preparatore della **Scuderia del Portello**, con un sistema di guida ad hoc brevettato sempre da **Guidosimplex**. Ha creato la sua squadra, l'**IMZ93 Racing Team**, con il proprio logo e le livree disegnati con il generoso contributo di **Aldo Drudi**, noto designer che con le sue creazioni colora da anni il palcoscenico delle due ruote realizzando grafiche per campioni come **Valentino Rossi, Max Biaggi, Kevin Schwantz, Mick Doohan** e molti altri.

"Gli ostacoli, le salite e le curve della vita mi hanno insegnato ad affrontare ogni sfida con coraggio, determinazione e tenacia - racconta **Mattia Ziletti**. Attraverso anni di studio e sacrifici sono riuscito a conseguire la licenza sportiva CSAI e ora sono pronto ad affrontare quei medesimi ostacoli in pista per gareggiare con piloti normodotati come quelli che a Imola si sono mostrati molto solidali con me. Porto a casa la mia prima coppa che voglio dedicare alle persone che mi sono vicine: la famiglia, gli amici, il team e gli sponsor. E' dalle difficoltà vinte che nascono la gioia e la consapevolezza di aver fatto qualcosa in più degli altri in un percorso di vita unico come il mio. Un ringraziamento particolare va a **Claudio Tomei**, direttore della **Scuola di Pilotaggio** intitolata a **Clay Regazzoni** della federazione **FISAPS**: è stato il primo a credere in me quando sembrava impossibile potessi ottenere la licenza **CSAI**, impegnandosi in prima persona per testare in pista le mie reali capacità indipendentemente dalla mia complicata situazione fisica. Ora mi preparo alla prossima gara per cercare di migliorare sempre di più i miei risultati sportivi con la mia **Alfa Romeo**, orgoglioso di schierarla con i colori della **Scuderia del Portello** che rappresenta la storia del Biscione in pista".

SCUDERIA DEL PORTELLO E 110 ANNI DI ALFA ROMEO

La passione del **Presidente Marco Cajani** ha permesso ai possessori di vetture storiche Alfa Romeo in tutto il mondo di presentarsi a passerelle internazionali di alto prestigio e a competizioni leggendarie con una struttura ben qualificata e organizzata.

Il Presidente ha infatti sottolineato: "Dopo quasi quarant'anni dalla nascita della **Scuderia del Portello** e migliaia di chilometri percorsi nelle competizioni di tutto il mondo, stiamo scrivendo ancora pagine importanti della storia del marchio sportivo **Alfa Romeo**. Raggiunto il traguardo dei 110 anni e nonostante la stagione degli eventi compromessa dalla pandemia del Coronavirus, i nostri soci piloti stanno celebrando al meglio questo giubileo importante, con progetti coraggiosi come quelli sopra raccontati; ritengo opportuno evidenziare in particolare che la prima Giulia Quadrifoglio moderna esistente al mondo preparata per le corse sarà in griglia di partenza con i nostri colori alla **24 Ore**

Coronavirus	Diletta Colombo	F.1	
F.1	F1	FCA	Ferrari
Formula 1	Formula E	GP Austria	
GP Canada	GP Montecarlo		
GP Spagna	Hamilton	Hyundai	
Lamborghini	Marco Ferrero		
Mercedes	Mercedes	Monza	
novità	Novità	novità	
Paolo Ciccarone	Paolo Ciccarone		
Renault	RMC Motori	RMC Motori	
Scuderia del Portello	sicurezza		
Sicurezza	sicurezza	simulazione	
SUV	Test Drive	Test drive	
test drive	Vettel	vita di club	
zero emissioni			

Archivio

2020

- > - Luglio (110)
 - > DISABILITÀ E MOTORSPORT: PER UNA MOBILITÀ SENZA BARRIERE AL SERVIZIO DI TUTTI
 - > F.1 la Ferrari cambia la struttura tecnica, adesso è piramidale
 - > Nuovo record produttivo: Automobili Lamborghini festeggia la Urus n. 10.000
 - > Salvatore Tavano vince la prima gara della stagione 2020 con la sua CUPRA
 - > F.1, Luca di Montezemolo, visto da vicino: la Ferrari e quella passione che non muore mai
 - > Alex Zanardi è stato dimesso e trasferito in un centro specialistico
 - > MOTORSPORT E COVID19 ALPINESTARS lo sport ha reagito bene, i saloni? Preferiamo contatto diretto coi clienti
 - > Automobili Lamborghini e 24Bottles presentano l'esclusiva special edition Clima Bottle
 - > ELMS, COME IL COVID-19 NON HA FATTO PAURA

del Nürburgring 2020. Purtroppo le iniziative sono tutte a carico dei sacrifici individuali dei nostri piloti, come il giovane Mattia che ammira per il coraggio dimostrato: dà continuità al lascito **di Clay Regazzoni** attraverso il motorsport come testimonial eccezionale per le nuove generazioni, oltre a mettere in luce il marchio **Alfa Romeo** con la sua grande passione. Per poter continuare a raccontare storie come queste è tuttavia necessaria anche per il futuro una partecipazione a questi progetti da parte del **brandAlfa Romeo**, una partnership che oggi per la crisi economica è stata *accantonata*.

www.scuderiadelportello.org

Condividi su:



Novità, Vita di Club, Alfa Romeo, disabilità, Paolo Ciccarone, Regazzoni, RMC Motori, Scuderia del Portello

« F.1 la Ferrari cambia la struttura tecnica, adesso è piramidale »

- > MICHELIN LE MANS CUP, LA "MINI" ELMS
- > IL MERCATO PILOTI DELLA FORMULA E
- > Renegade 4xe e Compass 4xe: l'ibrido plug-in secondo Jeep®
- > ELMS AL RICARD Vince la Oreca 07, nella LMCTE successo Porsche
- > Sparco e Rallylegend insieme per l'edizione 2020
- > F.1 GP Ungheria: Le Mercedes allungheriano in campionato
- > F.1, GP Ungheria: Haas la Ferrarina di Parma va a punti grazie a Steiner
- > F.1 GP Ungheria, Alfa Romeo disastro: nessuno interviene, piloti allo sbando e Kimi si arrabbia
- > F.1, GP Ungheria: Ferrari doppiate, quanto tempo per vedere il piano B?
- > F.1 GP Ungheria, Hamilton vince di classe. Quando non basta avere una Mercedes. Ferrari doppiate
- > Automobili Lamborghini lancia il progetto "With Italy, For Italy" 20 Fotografi italiani per 20 Regioni, più un cameo di Letizia Battaglia su Palermo per supportare il Paese
- > Aci Rally Italia Talent 2020 riparte da Pergusa con la nuova SWIFT SPORT HYBRID
- > F1 GP Ungheria, Hamilton stratosferico fa 90 precede il gruppone...Mercedes. Vettel e Leclerc terza fila
- > CUPRA Leon Competición: debutto mondiale nel TCR Italy 2020
- > F.1 GP Ungheria, Vettel al top nelle FP2 bagnate, ma su asciutto assolo Hamilton FP1
- > F.1 GP Spagna, in Catalogna riparte la quarantena, gara a rischio?
- > F.1 al Mugello, stanze a 1786 euro a notte per una gara a porte chiuse...

CORRIERE DELLA SERA

BRESCIA / CRONACA



IL PERSONAGGIO

Automobili d'epoca, tutte le conquiste di Luzzago, dalla Mille Miglia a 007



Collezionista, consulente e venditore, Cristiano Luzzago è uno dei punti di riferimento internazionali per quanto riguarda le quattro ruote che hanno fatto storia



di Maurizio Bertera



Le **Newsletter** del Corriere, ogni giorno un nuovo appuntamento con l'informazione

Riceverai direttamente via mail la selezione delle notizie più importanti scelte dalle nostre redazioni.

[ISCRIVITI](#)

CORRIERE TV I PIÙ VISTI



Ristoratore multato e locale chiuso (due volte), lo sfogo su...

Può far sorridere ma alla fine le grandi vetrine con circa 600 modellini in scala 1:43 spiegano molto, forse tutto, della storia di Cristiano Luzzago, 62 anni ben portati e una delle personalità delle auto d'epoca nel mondo.

La passione



Cristiano Luzzago

Potrebbe bastare definirlo Gran Mercante, nel senso antico del termine, in realtà è collezionista, consulente e dealer. **Passione antichissima, di almeno mezzo secolo.** «Fine anni Sessanta: studiavo ancora alle elementari, mentre mio fratello era già all'università e aveva trovato una stupenda Mg Td — racconta — la mia fissazione invece erano le automobili, mi divertivo a rimettere a posto, come un mini-carrozzerie, quelle rovinare dei miei compagni. Guardi questa: l'ho

trasformata da berlina a cabrio».

La famiglia

Il vantaggio di un fratello maggiore, anche lui appassionato, si traduce nel 1975 nell'acquisto di due bisarche cariche di auto inglesi e nella fondazione di una società specializzata. «Costò più il trasporto a Brescia. Le comprammo per poche sterline, all'epoca erano considerate solo vecchie, quasi inutili: verso la fine del liceo, capii che la passione poteva diventare un lavoro serio».

Il mercato

Un gran bel lavoro, inizialmente frequentando solo le classi agiate. «All'inizio, l'epoca era un mondo solo per nobili», ricorda, e poi seguendo lo sviluppo incredibile del mercato tra aste, mostre, raduni e gare. **Si è tolto anche lo sfizio di creare nel 2006 la prima galleria di arte motoristica in Italia,** del resto le cose belle sono sempre nel suo cuore.

Il personaggio

Da un decennio Cristiano Luzzago è uscito all'azienda fondata 45 anni fa e ora gestita dai nipoti: si è creato la sua factory, vive tutto — dice lui — più come un hobby che altro, ma in definitiva continua a fare e disfare. **Persino durante il lockdown ha concluso ottime transazioni.** «Il mercato è ciclico, fatto di alti e bassi nelle quotazioni: per esempio, quando la Borsa va male salgono e il collezionista storico sparisce lasciando spazio agli investitori. Al contrario, se la Borsa funziona ecco che i più bravi — e in questo gli italiani lo sono — fanno ottimi affari senza spendere troppo. In ogni caso, lo dico da sincero appassionato, le auto d'epoca restano un bene rifugio e sul lungo termine non fanno mai perdere soldi».

Un elenco da brividi

Se nella sua magione bresciana un appassionato inizia a farsi una discreta idea della collezione, è quando ci si sposta a Castelmella, nella The Blue Room (il blu è il suo colore preferito), che la visione è completa e fa girare la testa. Una settantina di gioielli, che meriterebbero un articolo a testa. **Citiamo alla rinfusa, senza che i fanatici si arrabbino: Fiat 501 del 1923 in attesa di partire per l'India, Fiat 508 Berlinetta del 1935 (da lui guidata alla Mille Miglia), Amilcar Cgss del 1927, Maserati 3500 Gt Touring Superleggera, Aston Martin Db6 del 1966 (quella di James Bond), la meravigliosa Alfa Romeo Montreal del 1972** che invita tristemente a riflettere su come gli italiani hanno insegnato al mondo lo stile (in questo caso, il maestro è Marcello Gandini) e ora lavorano praticamente solo per le case straniere.

Freccia Rossa

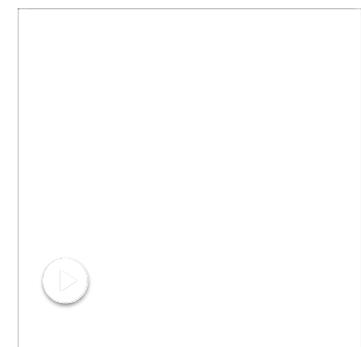
La Mille Miglia? «Bellissima, per carità, ne ho disputate due, ma non fa per me. Sono un grande sostenitore del collezionismo dinamico ma è poco utile commercialmente. **Va detto che è diventata l'unica manifestazione dove si vedono le vetture anteguerra, in via di sparizione dal mercato per**



Giulia Maria Crespi, l'intervista al Corriere: «È finito il ...»



Usa, donna sfugge alla carica del bisonte fingendosi morta: ...»



Recovery Fund: il piano di riforme che serve all'Italia per ...»



Francesca Barra, il video inedito dei festeggiamenti per le ...»

Corriere della Sera

Mi piace Piace a 2,8 mln persone. [Iscriviti](#) per vedere cosa piace ai tuoi amici.

mancanza di collezionisti. Il nostro è un mercato che ovviamente è condizionato dall'età di chi acquista: per un cinquantenne di oggi, un'auto d'epoca appartiene agli anni Sessanta o Settanta, per non parlare del boom delle cosiddette young timer, costruite negli anni Ottanta e Novanta», sottolinea.

Una vera Disneyland per intenditori

Vagando nella Disneyland a quattro ruote, viene spontaneo chiedergli quale sia la sua auto preferita. «A me piacciono quelle da guidare e non solo da esibire, per esempio sin da ragazzino sognavo la Jaguar E-Type e mi sono tolto un sacco di sfizi. Ma anche la 275 Gt mi ha esaltato, perché la trovo una delle poche Ferrari guidabili (chissà a Maranello che ne pensano, ndr). **Il vero problema è che porto qui solo le auto che mi conquistano e quindi non sono del tutto felice quando le vendo.** Ha presente?». Lo sospettavamo sin da quando abbiamo visto le vetrinette di casa.

19 luglio 2020 | 19:20
© RIPRODUZIONE RISERVATA

TI POTREBBERO INTERESSARE

Raccomandato da **Outbrain**



SPONSOR

#MUOVITI con Verti.
Puoi avere fino a 60 giorni di Polizza Auto...
[VERTI.IT](https://www.verti.it)



SPONSOR

2 domande per trovare il siero ideale per la tua pelle
[CLARINS](https://www.clarins.com)



SPONSOR

Nutri-Lumière: Nutrire. Rivitalizzare. Illuminare.
[CLARINS](https://www.clarins.com)



Coronavirus: lo smart working trasforma la casa in ufficio e il web taglia i...



Bimbo di 7 anni muore in piscina: aperta inchiesta per omicidio colposo



Cellino ha la meglio sui ladri, ma rimane ferito nella tentata rapina



«Voglia di pane» si conferma la miglior forneria bresciana



Pusterla, la vigna cittadina più grande d'Europa passa a Monte Rossa



Fermato per spaccio, nasconde la droga nell'auto dei vigili

LEGGI I CONTRIBUTI 0

SCRIVI

ANNUNCI PREMIUM PUBLISHER NETWORK



Promo online fino al 24/7
Ricevi un BUONO SPESA di 100€, passa a FIBRA a 27,90€!



TIM FIBRA & Disney+
29,90€/mese con Disney+ adesso incluso per 6 mesi!
ATTIVA ORA



€50mila: come investirli?
Ecco spiegate tutte le possibilità, i costi e i rischi
Scopri di più

CORRIERE DELLA SERA / MOTORI



MOTORI

Mostra dedicata al «genio italiano» per il ritorno di Auto e Moto d'Epoca

La rassegna conferma l'appuntamento d'ottobre, in sicurezza. Non mancheranno gli stranieri, con lo «zoccolo duro» dei tedeschi. Uno spazio speciale per le Youngtimer

di Savina Confaloni



Auto e Moto d'Epoca conferma le sue date «storiche» dal 22 al 25 ottobre 2020, e questa edizione, per il suo valore simbolico di ripresa del settore, sarà una delle più importanti di sempre. «Stiamo calcolando i possibili scenari per ottobre e tutte le misure necessarie per svolgere il salone in sicurezza, ma siamo molto ottimisti», dice Mario Carlo Baccaglioni, presidente di Intermeeting e organizzatore di Auto e Moto d'Epoca. «Il mondo dell'auto d'epoca è in fermento, c'è tanta voglia di rivedersi dopo questa lunga pausa e di far ripartire il settore condividendo le passioni di sempre».

Come da tradizione, non solo vetture d'epoca alla kermesse patavina, ma un forte legame con l'auto di oggi, che torna protagonista riscoprendo i valori che hanno fatto grande la sua storia, grazie alla partecipazione delle principali case



Le [Newsletter di Motori](#) del Corriere, ogni giovedì un nuovo appuntamento con l'informazione

Riceverai direttamente via mail la selezione delle notizie più importanti scelte dalla redazione Motori.

ISCRIVITI

CORRIERE TV | PIÙ VISTI



Ristoratore multato e locale chiuso (due volte), lo sfogo su...



Giulia Maria Crespi, l'intervista al Corriere: «È finito il ...

automobilistiche e brand internazionali, con novità di prodotto e mostre monografiche. «Crescono le conferme degli espositori, compresi gli stranieri che rimangono un 25%, e lo zoccolo duro dei tedeschi» spiega Baccaglioni, «e cresce la curiosità per le anteprime».

«L'anno scorso abbiamo assistito alla partecipazione straordinaria di pezzi unici come la Itala del Museo dell'Auto MAUTO di Torino che percorse i 16.000 chilometri della Pechino Parigi del 1907, e capolavori del design come la Bizzarrini 5300 GT e la Ferrari 275 GTB/4 esposte dalla Fondazione Macaluso» continua il presidente di Intermeeting «e quest'anno ci dedicheremo anche alle vetture popolari che hanno fatto la storia della nostra industria automobilistica e delle corse».

Al «genio italiano» è dedicata la mostra realizzata in collaborazione con l'Acì, che porta sotto i riflettori quelle auto modificate e diventate vincenti nelle grandi competizioni, partendo da modelli economici come le 600 e 1100. Confermano la loro presenza i club di marca e le federazioni internazionali. Il Club Lancia Appia-Registro Appia torna con uno stand dedicato alla Mille Miglia Storica e vetture iconiche come l'Appia 1° serie del 1953 e l'Appia GTZ del 1957, una delle dieci costruite, con la firma inconfondibile di Zagato.

Un'occasione per il pubblico di ripercorrere la storia del modello che andò a sostituire l'Ardea, nonché prima Lancia del dopoguerra a inserirsi nella fascia media del mercato, con una meccanica e delle finiture molto più raffinate delle auto del tempo. Presenti anche i mezzi speciali delle Forze dell'Ordine, grazie al Club Lampeggiante Blu, il primo nato in Italia con la missione di restaurare e conservare le auto che hanno accompagnato negli anni la lotta al crimine, che porta ad Auto e Moto d'Epoca tre pezzi unici: l'unica sopravvissuta delle 37 Giulia Nuova Super Giardinetta della stradale prodotte, modello del 1975 con carrozzeria Grazia, nato in colorazione verde polizia e riverniciata in azzurro per il cambio livrea avvenuto nel 1976; il pulmino Fiat 850 polizia stradale del 1976, prodotto su specifiche per l'utilizzo del sistema autovelox «Multanova» e l'Alfa Romeo Giulia Super consegnata all'Arma dei Carabinieri nel 1971.

Non mancano le Youngtimer, da sempre un settore fondamentale ad Auto e Moto d'Epoca, che al prestigioso Concorso d'Eleganza Poltu Quatu Classic ha appena assegnato il trofeo «Forever Young» a una Porsche Carrera GT: proprio a quei modelli di interesse storico o collezionistico che, tuttavia, sono ancora abbastanza giovani e non classificabili come vere e proprie auto d'epoca è dedicato il grande «Raduno Youngtimer» del week end, promosso dai mensili *Ruoteclassiche*, *Autoitaliana* e *Youngtimer*. Simbolica infine la conferma del meeting dei vertici Fiva: la Fédération Internationale des Véhicules Anciens, che raccoglie i rappresentanti del mondo heritage di 71 Paesi, si riunisce per il suo appuntamento annuale proprio nel capoluogo euganeo; e in una nota l'organizzazione conferma il suo Heritage Workshop 2020 nelle date storiche legate ad Auto e Moto d'Epoca come «segnale di speranza per il movimento dei veicoli storici dopo la crisi per la pandemia».

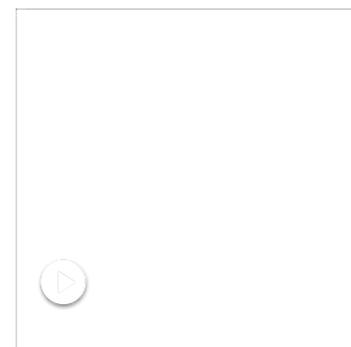
22 luglio 2020 (modifica il 22 luglio 2020 | 14:27)
© RIPRODUZIONE RISERVATA

TI POTREBBERO INTERESSARE

Raccomandato da 



Usa, donna sfugge alla carica del bisonte fingendosi morta: ...



Recovery Fund: il piano di riforme che serve all'Italia per ...



Francesca Barra, il video inedito dei festeggiamenti per le ...



Corriere della Sera



Mi piace

Piace a 2,8 mln persone. [Iscriviti](#) per vedere cosa piace ai tuoi amici.

Questo sito utilizza cookie di profilazione propri o di terzi, per inviare messaggi pubblicitari mirati. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie clicca [INFORMATIVA](#). Se si prosegue alla navigazione di questo sito si dà il consenso automatico all'uso dei cookie

ACCONSENTI

Home | Cronaca | Politica | **Economia** | Sport | Spettacoli | Tech | Gallery | Altre sezioni



Scegli di restare aggiornato sempre e dovunque!

sei in » **Economia**

Citta dei Motori, il Museo di Arese celebra i 110 anni di Alfa Romeo

22/07/2020 - 16:39



A A A

ARESE (MILANO) (ITALPRESS) - Alfa Romeo compie 110 anni e sfida il Covid, mettendo in mostra nel suo Museo Storico di Arese - aperto in totale sicurezza, in questo periodo solo il sabato e la domenica -, la nuova sezione dedicata alle auto che il Biscione ha prodotto per l'Arma dei Carabinieri e una collezione temporanea di 150 pezzi unici tra automobili, motori da strada, aeronautici e nautici, trofei e oggetti artistici, che si aggiungono alle 18 aree tematiche permanenti. La nuova sezione "Alfa Romeo in

IL GIORNALE DI OGGI



Sfogliala

Abbonati



I TITOLI del GIORNO

I VIDEO



divisa" vede le pareti colorate di rosso, simbolo dell'Alfa Romeo, e di blu, il colore delle luci di emergenza delle sirene delle Forze dell'Ordine. Dalla 1900 M "Matta", che con l'Arma dei Carabinieri ha anche vinto una Mille Miglia, alla leggendaria Giulia, dalla piu' iconica delle "Gazzella", fino all'Alfetta - in esposizione un esemplare blindato - e ad una rara Giulia Giardinetta, sono sei le auto in divisa che catturano l'attenzione dei visitatori, quanto le moderne vetture da Motorsport o il primo bolide ad aver vinto un campionato di Formula 1. Per l'occasione si sono riaperti pero' anche i depositi del museo e, oltre alle 70 vetture normalmente esposte, l'area collezione ne raccoglie altre 160, piu' una serie di motori, modelli, attrezzature, oggetti che raccontano gli aspetti noti e meno noti di questi 110 anni. Una storia, quella dell'Alfa Romeo, legata a doppio filo ad Arese, il centro alle porte di Milano che fin dai suoi albori ha ospitato la sede e gli stabilimenti produttivi della casa del Biscione, proprio dove oggi sorge il Museo Storico. "Arese e' un luogo fondamentale per noi, non solo perche' vi ha sede il museo - spiega all'Italpress Lorenzo Ardizio, curatore del Museo Storico Alfa Romeo -, ma anche perche' e' conosciuta come la casa di Alfa Romeo e il rapporto con il territorio e con il luogo in cui la nostra casa ha costruito i suoi piu' grand successi e' uno degli aspetti fondamentali di questo marchio e dell'attivita' del museo, che trovano in Citta' dei Motori uno degli alleati piu' importanti e uno dei circuiti fondamentali per portare avanti la cultura del Made in Italy". Arese e' infatti una delle cosiddette Citta' dei Motori, la rete dei 28 comuni che ospitano musei legati al mondo motoristico o sedi di case automobilistiche, che puntano a sviluppare un vero e proprio circuito turistico attorno a questo "oro nero" del Made in Italy che e' il mondo dei motori. Il Museo Storico Alfa Romeo di Arese sara' uno dei luoghi di maggior interesse della Giornata dell'Orgoglio Motoristico, organizzata proprio da Citta' dei Motori, in programma nel mese di maggio del 2021. Sara' una sorta di "open day" o di "festival diffuso", che vedra' protagonisti tutti i musei e le aziende italiane legate ai motori, con una serie di appuntamenti imperdibili. "Avevamo iniziato un percorso molto articolato gia' dal mese di settembre per portare sul territorio le celebrazioni per i 110 anni di Alfa Romeo, coinvolgendo tra l'altro scuole, associazioni ed enti locali, in un ricco programma che comprendesse anche appuntamenti enogastronomici, musicali, culturali e artistici che avessero come tema la casa del Biscione - spiega all'Italpress Roberta Tellini, assessore allo Sport e Tempo Libero del Comune di Arese, nonche' vice presidente delle Citta' dei Motori -. Cercheremo di recuperare da settembre, se sara' possibile, soprattutto la parte di motori in citta', trasformando Arese in un museo diffuso. Questa e' un po' anche la filosofia delle Citta' dei Motori, che dovranno avere la forza di creare aggregazioni di piu' soggetti, in grado dare il via ad una serie di percorsi ed esperienze che abbiano al centro il tema motoristico, ma che siano in grado di toccare anche altri mondi come quello della cultura, del turismo e dell'enogastronomia". (ITALPRESS).
 trl/sat/red 22-Lug-20 16:25

COPYRIGHT LASICILIA.IT © RIPRODUZIONE RISERVATA

economia

VUOI LASCIARE UN COMMENTO ?

Testo

▶ Il "mini-drone kit" di ST per far "giocare" con l'elettronica studenti e docenti universitari



I PRESS NEWS



NOVITÀ SIBEG
 Nuova Fanta: succo 100% "limone di Siracusa IGP"



INGEGNERI CATANIA
 «Protagonisti per una Smart city ed economia sostenibile»



INGEGNERI CATANIA
 Superbonus: «Opportunità di rilancio, ma...»

LODICO A LASICILIA

📞 349 88 18 870



▶ Playa di Catania: "E' ora di visitare la Sicilia"



VivereGiovani.it



Personaggi
 Salvo Coniglione: «"Samuel Stern" una novità per i fumetti italiani»



Style
 A Calascibetta l'arte parla di ambiente ed eco sostenibilità



Musica
 Etta Scollo: «Canto il cammino perenne di Maria»

Sicilians



RICOMINCIAMO A VIAGGIARE
in completa tranquillità

CANALI ANSA > Ambiente ANSA2030 ANSA ViaggiArt Legalità&Scuola Lifestyle Mare Motori Salute Scienza Terra&Gusto

Seguici su:

A.it ANSA ViaggiArt > Evasioni

Fai la Ricerca



Vai a ANSA.it



Vai al Meteo

Bellezza | Gusto | Evasioni | Low Cost | In Poltrona | Nel Mondo | Speciali | FOTO | VIDEO | Regioni | Cosa vuoi vedere?

informazione pubblicitaria



Messaggio pubblicitario.

ANSA.it > ViaggiArt > Evasioni > Gli appuntamenti dell'estate a San Marino

Gli appuntamenti dell'estate a San Marino

Vacanze sicure tra arte, musica e sport per tutta la famiglia



Redazione ANSA SAN MARINO 21 luglio 2020 10:37

Scrivi alla redazione Stampa



- RIPRODUZIONE RISERVATA

CLICCA PER INGRANDIRE

informazione pubblicitaria

Messaggio pubblicitario.

di Ida Bini (ANSA) - SAN MARINO, 21 LUG - La Repubblica più antica del mondo, a due passi da Rimini, apre le sue porte e garantisce una vacanza sicura a tutta la famiglia con un ricco programma culturale e con infinite attività nella natura tra passeggiate a piedi e in bicicletta, arrampicate, escursioni speleologiche e picnic nel verde.

Protagonista dell'estate è il centro storico medievale, patrimonio dell'Unesco con le

viuzze acciottolate e le torri risalenti all'XI secolo che vegliano sul monte Titano. Qui chi ama l'arte ha a disposizione un ricco patrimonio culturale: le tre torri-fortezze, la basilica del Santo, il Palazzo Pubblico e numerosi musei tra cui la Galleria nazionale di arte contemporanea. Già dal 18 luglio si è aperta a visite guidate e a un ricco programma musicale e di teatro: fino al 22 agosto ospita la rassegna "Ace jazz Festival San Marino" con 18 concerti di musica jazz di celebri artisti tra cui il popolare musicista Raphael Gualazzi e Ginevra Di Marco; fino al 27 agosto anima i giardini segreti del centro storico il ciclo di spettacoli "Copertina" con 16 serate dedicate al teatro e al cinema, abbinate a cene all'aperto: gli spettatori potranno assistere alle rappresentazioni seduti su comode coperte e cuscini e gustare il cibo preparato dai ristoratori sammarinesi, servito in un pratico cestino. Il 25 luglio nella Cava dei Balestrieri si svolge il "Torneo dei castelli", una gara di tiro con la balestra antica, organizzata dalla Federazione Balestrieri Sammarinesi, che prevede la sfida tra i cinque migliori tiratori di ciascun castello della Repubblica. Sempre nel centro storico il 26 luglio, il 2, il 9, il 16 e il 23 agosto si potrà assistere all'"Alba sul monte", un ciclo di concerti mattutini di musica classica e jazz negli Orti dell'Arciprete che affiancano la basilica del Santo da dove si ammira una spettacolare vista sul mare al sorgere del sole. Il primo agosto si svolgerà l'insolita gara "Disfida del tricorniolo" tra le città di San Marino, Massa Marittima, Lucca e Pisa, sempre organizzata dalla Federazione Balestrieri Sammarinesi. Il 9 agosto piazza della Libertà ospiterà la Jamiroquai international tribute band che si esibirà in musiche funky mentre dall'11 al 13 e il 16 agosto, sempre nel centro storico, è previsto il "San Marino Goodbye Festival", un raduno nazionale delle orchestre folk e ballo liscio. Magia e illusionismo il 17 e il 18 agosto con il "Visionnaire Performing Arts Festival", una rassegna di musica, danza e circo contemporaneo alla sua prima edizione. Dal 28 al 30 agosto, infine, si potrà assistere alla settima edizione di "San Marino Comics", il festival del fumetto e della cultura pop con i personaggi del mondo dei cartoons che si muoveranno tra le contrade con fumetti e giochi.

Il 3 settembre è il turno della festa della Repubblica di San Marino, con un ricco programma di festeggiamenti tra cui il celebre Palio delle balestre grandi e uno spettacolo pirotecnico. Dall'11 al 13 settembre il centro storico si trasforma in un luogo dedicato alla cucina, ai prodotti d'eccellenza e al benessere con la rassegna "Mi Gusto" che propone percorsi culinari dedicati, menù tipici, stand con prodotti di qualità di aziende agricole del territorio e aree dedicate allo street food.

Gli eventi di settembre sono quasi tutti legati al mondo dello sport: si parte con "Smiaf Extreme", rassegna per gli appassionati di sport estremi in programma dal 4 al 6 settembre, con la scenografica traversata funambolica tra due delle torri medievali e una serie di spettacoli circensi e di teatro di strada. Il 5 settembre alle 19 è prevista una gara podistica aperta a tutti sul circuito collinare di 7 chilometri: il tracciato, quello storico attorno al monte Titano, attraversa le strade dei centri storici di San Marino città e Borgo Maggiore, si immerge nel verde della strada sottomontana e permette di ammirare il panorama mozzafiato della riviera di Rimini. Di grande respiro internazionale sono il Moto Gp di San Marino, previsto dall'11 al 13 settembre, e il "Rally Legend" dall'8 all'11 ottobre, un grande evento sportivo con i campioni di ieri, i piloti e le auto che hanno fatto la storia del rally che si esibiscono al Rallylegend Village presso lo Stadio Olimpico di Serravalle. Il 15 ottobre si correrà il "Giro E", gara di e-bike sulle strade del Giro d'Italia dove la tappa sammarinese parte da piazzale Lo Stradone di San Marino Città e arriva a Cesenatico dopo 70 chilometri. Infine il 23 ottobre le splendide autovetture storiche della mitica "Mille Miglia" tornano a colorare le contrade sulle strette strade che salgono fino al cuore del centro storico.

Ogni evento culturale e sportivo si può prenotare e acquistare online sul nuovo sito: outdoor.visitsanmarino.com (ANSA).

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright ANSA

DALLA HOME ANSA VIAGGIART



Gli appuntamenti dell'estate a San Marino

Evasioni



La storia del Cadore e di Venezia in un quadro

Bellezza



Un'estate in riva al fiume

Evasioni



Riapre l'Empire State Building, icona di New York

Nel Mondo



Turismo in lieve ripresa a luglio, presenze a -50%

Evasioni

PRESSRELEASE



Il Maestro Lucarelli: «Turismo e orchestre private? Reciproci vantaggi»

Pagine Si! SpA



Aeroporto di Venezia, BEI firma il finanziamento da 150 milioni per l'ampliamento

FATTORETTO SI

informazione pubblicitaria



CORRIERE DELLA SERA / ATTUALITÀ



MOTORI



Auto d'epoca più forti del Covid: confermata l'esposizione di Padova



La kermesse con mostre e mercato dall'usato si terrà 22 al 25 ottobre



di Savina Confaloni



Auto e Moto d'Epoca conferma le sue date dal 22 al 25 ottobre 2020, e questa edizione, per il suo valore simbolico di ripresa del settore, sarà una delle più importanti di sempre. «Siamo calcolando i possibili scenari per ottobre e tutte le misure necessarie per svolgere il salone in sicurezza, ma siamo molto ottimisti - dice Mario Carlo Baccaglioni, presidente di Intermeeting e organizzatore di Auto e Moto d'Epoca - il mondo dell'auto d'epoca è in fermento, c'è tanta voglia di rivedersi dopo questa lunga pausa e di far ripartire il settore condividendo le passioni di sempre».

Come da tradizione, non solo vetture d'epoca alla kermesse patavina, ma un forte legame con l'auto di oggi, che torna protagonista riscoprendo i valori che hanno fatto grande la sua storia, grazie alla partecipazione delle principali case automobilistiche e brand internazionali, con novità di prodotto e mostre monografiche. «Crescono le conferme degli espositori, compresi gli stranieri che rimangono un 25%, e lo zoccolo duro dei tedeschi - spiega Baccaglioni - e cresce la curiosità per le anteprime. L'anno scorso abbiamo assistito alla partecipazione straordinaria di pezzi unici come la Itala del Museo dell'Auto MAUTO di Torino che percorse i 16.000 chilometri della Pechino Parigi del 1907, e capolavori del design



Motori

Le [Newsletter di Motori](#) del Corriere, ogni giovedì un nuovo appuntamento con l'informazione

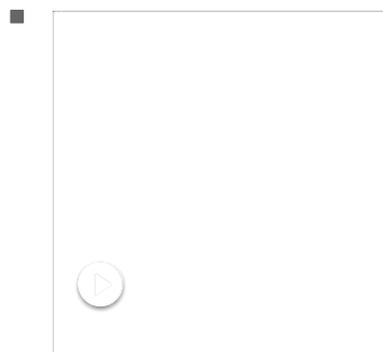
Riceverai direttamente via mail la selezione delle notizie più importanti scelte dalla redazione Motori.

ISCRIVITI

CORRIERE TV I PIÙ VISTI



La diretta della Fondazione Corriere: che ne sarà del Welfar...



Milanesiana 2020, lo spazio dei colori

come la Bizzarrini 5300 GT e la Ferrari 275 GTB/4 esposte dalla Fondazione Macaluso - continua il presidente di Intermeeting- e quest'anno ci dedicheremo anche alle vetture popolari che hanno fatto la storia della nostra industria automobilistica e delle corse».

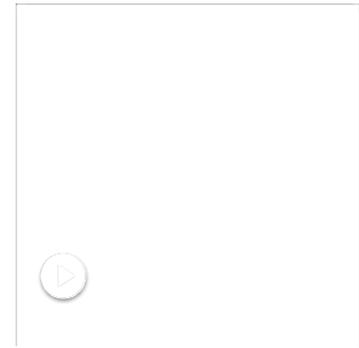
Al genio italiano è dedicata la mostra realizzata in collaborazione con l'Acì, che porta sotto i riflettori quelle auto modificate e diventate vincenti nelle grandi competizioni, partendo da modelli economici come le 600 e 1100. Confermano la loro presenza i club di marca e le federazioni internazionali. Il Club Lancia Appia-Registro Appia torna con uno stand dedicato alla Mille Miglia Storica e vetture iconiche come l'Appia 1° serie del 1953 e l'Appia GTZ del 1957, una delle dieci costruite, con la firma inconfondibile di Zagato. Una occasione per il pubblico di ripercorrere la storia del modello che andò a sostituire l'Ardea, nonché prima Lancia del dopoguerra a inserirsi nella fascia media del mercato, con una meccanica e delle finiture molto più raffinate delle auto del tempo.

Presenti anche i mezzi speciali delle Forze dell'Ordine, grazie al Club Lampeggiante Blu, il primo nato in Italia con la missione di restaurare e conservare le auto che hanno accompagnato negli anni la lotta al crimine, che porta ad Auto e Moto d'Epoca tre pezzi unici: l'unica sopravvissuta delle 37 Giulia Nuova Super Giardinetta della stradale prodotte, modello del 1975 con carrozzeria Grazia, nato in colorazione verde polizia e riverniciata in azzurro per il cambio livrea avvenuto nel 1976; il pulmino Fiat 850 polizia stradale del 1976, prodotto su specifiche per l'utilizzo del sistema autovelox «Multanova» e l'Alfa Romeo Giulia Super consegnata all'Arma dei Carabinieri nel 1971. Non mancano le Youngtimer, da sempre un settore fondamentale ad Auto e Moto d'Epoca, che al prestigioso Concorso d'Eleganza Poltu Quatu Classic ha appena assegnato il trofeo "Forever Young" a una Porsche Carrera GT: proprio a quei modelli di interesse storico o collezionistico che, tuttavia, sono ancora abbastanza giovani e non classificabili come vere e proprie auto d'epoca è dedicato il grande "Raduno Youngtimer" del week end, promosso dai mensili Roteclasse, Autoitaliana e Youngtimer. Simbolica infine la conferma del meeting dei vertici Fiva: la Fédération Internationale des Véhicules Anciens, che raccoglie i rappresentanti del mondo heritage di 71 Paesi, si riunisce per il suo appuntamento annuale proprio nel capoluogo euganeo; e in una nota l'organizzazione conferma il suo Heritage Workshop 2020 nelle date storiche legate ad Auto e Moto d'Epoca come «segnale di speranza per il movimento dei veicoli storici dopo la crisi per la pandemia».

21 luglio 2020 (modifica il 21 luglio 2020 | 11:31)
© RIPRODUZIONE RISERVATA



MotoGp, la brutta caduta di Marquez: ecco cosa è successo



Milanesiana 2020, la lectio magistralis di Claudio Magris e ...



Lamorgese a Lampedusa: l'incontro con il sindaco e la protes...



Corriere della Sera



Mi piace

Piace a 2,8 mln persone. Iscriviti per vedere cosa piace ai tuoi amici.

TI POTREBBERO INTERESSARE

Raccomandato da |>



SPONSOR

Come generare reddito investendo 250€ su Amazon
[\(MARKETSGUIDE\)](#)



SPONSOR

Con LUCE 30 di Enel Energia hai -30% sul prezzo della...
[\(ENEL.IT\)](#)



SPONSOR

Vuoi una rendita mensile? Ecco come ottenerla investendo...
[\(MARKETINGIANT.COM\)](#)

RUOTECLASSICHE



STORIE VIDEO GARECLASSICHE RIVISTA TEMPO VENDO E COMPRO | **ABBONAMENTI**



Ti trovi in: [Gareclassiche](#) > [Regolarità](#)

REGOLARITÀ

20 July 2020 | di [Himara Bottini](#)



Coppa d'oro delle Dolomiti 2020: riparte il Campionato Italiano Grandi Eventi

Grande attesa per il primo appuntamento del Campionato Italiano Grandi Eventi 2020 a calendario ACI Sport. È la Coppad'Orodelle Dolomiti a rompere il ghiaccio, in programma tra pochissimi giorni, dal 23 al 26 luglio.

Con l'annullamento della Coppa Milano-Sanremo a causa dell'emergenza da Covid-19, saranno 4 gli appuntamenti che daranno vita al Campionato Italiano Grandi Eventi di quest'anno, a cominciare proprio dalla Coppa d'Oro delle Dolomiti, che animerà la magica Cortina il prossimo fine settimana. Seguiranno dal 17 al 20 settembre il **Gran Premio Nuvolari**, dal 15 al 18 ottobre la Targa Florio Classica, e dal 21 al 24 gennaio 2021 la Coppa delle Alpi, che nonostante sia stata posticipata all'anno venturo avrà validità per il campionato 2020.



Sfoglia la gallery

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

163757

COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI 2019 (FOTO DI RENÈ PHOTO)

78 in griglia di partenza. Anche per l'Automobile Club Belluno in collaborazione con ACI Storico e ACI Sport l'organizzazione di questa edizione della Coppa d'Oro delle Dolomiti non deve essere stata facile, considerata la delicata situazione che ha investito Italia ed Europa negli ultimi mesi. Ma il numero degli iscritti gli ha dato ragione di crederci e di non lasciarsi scoraggiare dalle difficoltà. Saranno infatti circa un'ottantina gli equipaggi che prenderanno parte a questa avventura, suddivisi tra Classica, Legend e Tributo.

Attraverso le Dolomiti. Il programma prevede l'arrivo e l'accredito dei partecipanti a Cortina nella giornata di giovedì 23 luglio. La prima tappa di circa 250 chilometri porterà i concorrenti alla scoperta delle montagne e dei paesaggi più suggestivi al mondo, non a caso dichiarati Patrimonio Naturale dell'Umanità UNESCO. Dal Passo Giau alla Forcella Staulanza fino a Belluno, Feltre e Pedavena, dove è prevista la sosta pranzo. Nel pomeriggio il road book guiderà le storiche signore verso Agordo e, una volta svalicato il Passo Falzarego rientreranno a Cortina.

Ultima tappa. Sarà sempre la Perla delle Dolomiti a salutare l'inizio della seconda tappa nella giornata di sabato 25 luglio. Questa volta gli equipaggi percorreranno circa 216 chilometri e si dirigeranno verso il Passo tre Croci per esplorare l'Alto Cadore e il Comelico. Dopo una breve sosta a Passo Montecroce Comelico, la carovana raggiungerà l'Alta Pusteria per poi indirizzarsi verso il Passo Valparola con rientro nel pomeriggio a Cortina. In tutto saranno 90 le prove cronometrate da affrontare, intervallate da 6 prove di media con rilevamenti nascosti.

Non finisce qui. Dopo il successo dello scorso anno, ritornerà la domenica mattina, in attesa della cerimonia di premiazioni, il Tour dei Sestieri di Cortina, questa volta con l'aggiunta di 8 prove cronometrate. Un'occasione non solo per scoprire una Cortina che magari non si è mai vista, ma anche per non perdere l'allenamento. Le prove previste saranno fuori classifica ma daranno comunque vita a una graduatoria speciale che prevede per i primi tre classificati dei premi messi in palio dal comune di Cortina.

Bacheca



INFO SPONSORIZZATA

Il fai da te del collezionista

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



COMMENTI

Commenti: 0

Ordina per **Meno recenti**



Aggiungi un commento...

Plug-in Commenti di Facebook

ALTRE NOTIZIE DA

Regolarità

CORRIERE DELLA SERA

BRESCIA / CRONACA



IL PERSONAGGIO



Automobili d'epoca, tutte le conquiste di Luzzago, dalla Mille Miglia a 007

Collezionista, consulente e venditore, Cristiano Luzzago è uno dei punti di riferimento internazionali per quanto riguarda le quattro ruote che hanno fatto storia

di Maurizio Bertera



Le **Newsletter** del Corriere, ogni giorno un nuovo appuntamento con l'informazione

Riceverai direttamente via mail la selezione delle notizie più importanti scelte dalle nostre redazioni.

ISCRIVITI

CORRIERE TV I PIÙ VISTI



Rembrandt torna a Roma alla Galleria Corsini con la mostra «...

Può far sorridere ma alla fine le grandi vetrine con circa 600 modellini in scala 1:43 spiegano molto, forse tutto, della storia di Cristiano Luzzago, 62 anni ben portati e una delle personalità delle auto d'epoca nel mondo.

La passione



Cristiano Luzzago

Potrebbe bastare definirlo Gran Mercante, nel senso antico del termine, in realtà è collezionista, consulente e dealer. **Passione antichissima, di almeno mezzo secolo.** «Fine anni Sessanta: studiavo ancora alle elementari, mentre mio fratello era già all'università e aveva trovato una stupenda Mg Td — racconta — la mia fissazione invece erano le automobili, mi divertivo a rimettere a posto, come un mini-carrozzerie, quelle rovinare dei miei compagni. Guardi questa: l'ho

trasformata da berlina a cabrio».

La famiglia

Il vantaggio di un fratello maggiore, anche lui appassionato, si traduce nel 1975 nell'acquisto di due bisarche cariche di auto inglesi e nella fondazione di una società specializzata. «Costò più il trasporto a Brescia. Le comprammo per poche sterline, all'epoca erano considerate solo vecchie, quasi inutili: verso la fine del liceo, capii che la passione poteva diventare un lavoro serio».

Il mercato

Un gran bel lavoro, inizialmente frequentando solo le classi agiate. «All'inizio, l'epoca era un mondo solo per nobili», ricorda, e poi seguendo lo sviluppo incredibile del mercato tra aste, mostre, raduni e gare. **Si è tolto anche lo sfizio di creare nel 2006 la prima galleria di arte motoristica in Italia,** del resto le cose belle sono sempre nel suo cuore.

Il personaggio

Da un decennio Cristiano Luzzago è uscito all'azienda fondata 45 anni fa e ora gestita dai nipoti: si è creato la sua factory, vive tutto — dice lui — più come un hobby che altro, ma in definitiva continua a fare e disfare. **Persino durante il lockdown ha concluso ottime transazioni.** «Il mercato è ciclico, fatto di alti e bassi nelle quotazioni: per esempio, quando la Borsa va male salgono e il collezionista storico sparisce lasciando spazio agli investitori. Al contrario, se la Borsa funziona ecco che i più bravi — e in questo gli italiani lo sono — fanno ottimi affari senza spendere troppo. In ogni caso, lo dico da sincero appassionato, le auto d'epoca restano un bene rifugio e sul lungo termine non fanno mai perdere soldi».

Un elenco da brividi

Se nella sua magione bresciana un appassionato inizia a farsi una discreta idea della collezione, è quando ci si sposta a Castelmella, nella The Blue Room (il blu è il suo colore preferito), che la visione è completa e fa girare la testa. Una settantina di gioielli, che meriterebbero un articolo a testa. **Citiamo alla rinfusa, senza che i fanatici si arrabbino: Fiat 501 del 1923 in attesa di partire per l'India, Fiat 508 Berlinetta del 1935 (da lui guidata alla Mille Miglia), Amilcar Cgss del 1927, Maserati 3500 Gt Touring Superleggera, Aston Martin Db6 del 1966 (quella di James Bond), la meravigliosa Alfa Romeo Montreal del 1972** che invita tristemente a riflettere su come gli italiani hanno insegnato al mondo lo stile (in questo caso, il maestro è Marcello Gandini) e ora lavorano praticamente solo per le case straniere.

Freccia Rossa

La Mille Miglia? «Bellissima, per carità, ne ho disputate due, ma non fa per me. Sono un grande sostenitore del collezionismo dinamico ma è poco utile commercialmente. **Va detto che è diventata l'unica manifestazione dove si vedono le vetture anteguerra, in via di sparizione dal mercato per**



55 miliardi a sostegno delle famiglie: ecco che cosa prevede...



Messico, lo show di forza dei narcos: in un video con mezzi...



Recovery Fund, tutti contro tutti: la partita dell'Italia e ...



Castelli: «Mancano clienti? I ristoratori cambiano mestiere e...



Corriere della Sera



Mi piace

Piace a 2,8 mln persone. Iscriviti per vedere cosa piace ai tuoi amici.

mancanza di collezionisti. Il nostro è un mercato che ovviamente è condizionato dall'età di chi acquista: per un cinquantenne di oggi, un'auto d'epoca appartiene agli anni Sessanta o Settanta, per non parlare del boom delle cosiddette young timer, costruite negli anni Ottanta e Novanta», sottolinea.

Una vera Disneyland per intenditori

Vagando nella Disneyland a quattro ruote, viene spontaneo chiedergli quale sia la sua auto preferita. «A me piacciono quelle da guidare e non solo da esibire, per esempio sin da ragazzino sognavo la Jaguar E-Type e mi sono tolto un sacco di sfizi. Ma anche la 275 Gt mi ha esaltato, perché la trovo una delle poche Ferrari guidabili (chissà a Maranello che ne pensano, ndr). **Il vero problema è che porto qui solo le auto che mi conquistano e quindi non sono del tutto felice quando le vendo.** Ha presente?». Lo sospettavamo sin da quando abbiamo visto le vetrinette di casa.

19 luglio 2020 | 19:20
© RIPRODUZIONE RISERVATA

TI POTREBBERO INTERESSARE

Raccomandato da **Outbrain**



SPONSOR

Investi una piccolissima parte dei tuoi risparmi per...
(GUADAGNA UN SECONDO REDDITO)



SPONSOR

La tua impresa è finanziabile? Scoprilò con il nostro test!
(BANCA IFIS)



SPONSOR

Perchè dovresti avere questa padella?
(MAGIC CHEF)



SPONSOR

Scopri i motori ibridi Mazda con BackToDrive Pack.
(MAZDA)



SPONSOR

Quarantena finita, l'impegno della Chiesa continua
(CEI)



Strage di piazza Loggia: Tramonte chiede un altro processo



Brescia, Cellino: «Volevano rubarmi l'orologio, li ho presi a calci»



Scuola, le prime linee guida per la riapertura



Coronavirus a Brescia: locali insicuri, sanzioni da 15 mila euro

LEGGI I CONTRIBUTI 0

SCRIVI

ANNUNCI PREMIUM PUBLISHER NETWORK



CALCIO MOTORI BASKET CICLISMO ALTRI SPORT ...

★ My Gazzetta

Abbonati



Gazzetta **MOTORI**

CONCORSO
D'ELEGANZA

Auto storiche: Poltu Quatu Classic, i gioielli della Costa Smeralda

Gazzetta
Motori:
tutte le notizie



La Mia Auto:
tutte
le notizie



Offerte auto
nuove



In Sardegna una parata di auto storiche e d'epoca eccezionali: dalla Ferrari 857 S alla Porsche 917 LH, passando dalla Lancia Lambda che partecipò alla prima Mille Miglia, oltre all'Alfa Romeo 6C 1750 GT Spider del fondatore del Riar. Poi le Lancia Delta mondiali di Biondini e la Ford Focus di Colin McRae

Savina Confaloni @savinacconfaloni

10 luglio - 18:01 - MILANO

Cerca la tua nuova auto

[Vai a CheAutoCompro.it >](#)

La rarissima Ferrari 857 S del 1955 è tra i capolavori del Concorso d'eleganza Poltu Quatu Classic

Vetture così, tutte insieme, in Costa Smeralda non si erano mai viste. Sfilano, sotto il sole di Sardegna, le protagoniste del Concorso d'eleganza Poltu Quatu Classic, l'unico grande evento vintage di una estate orfana del Concours d'elegance di Pebble Beach e del Goodwood Festival of Speed.

Rispettando tutte le misure di sicurezza necessarie, il Grand Hotel Poltu Quatu fa da cornice al defilé a cinque stelle delle quaranta vetture suddivise in sei classi: Racing Legends, Mille Miglia Bond, La

Dolce Vita, Forever Young, Wonderful Coupé e Porsche Vs Ferrari. “Siamo orgogliosi di poter ospitare un evento così prestigioso, che coincide con la riapertura in tutta sicurezza del Grand Hotel Poltu Quatu - dice Antonio Pulcini, presidente del gruppo proprietario dell'albergo - e consente un ritorno a una normalità fatta in questo caso di eccellenza: la qualità e soprattutto il numero di vetture iscritte testimoniano il successo crescente della manifestazione”.

LEGGI ANCHE

Cabrio storiche a meno di 30000 euro

La Porsche 917 LH del 1970 dalla livrea "psichedelica";

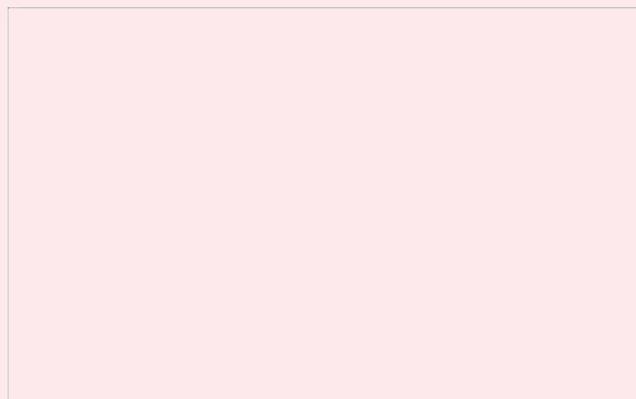
La Porsche 917 LH del 1970 dalla livrea 'psichedelica'

LA SFIDA FERRARI VS PORSCHE– La prima classe è quella che accende i riflettori sulla Ferrari 857 S, vettura da competizione prodotta a Maranello in quattro esemplari nel 1955, capolavoro di Scaglietti e la Porsche 917 LH del 1970 detta “psichedelica” per la sua livrea, protagonista della 24 ore di Le Mans del 1970 con l’equipaggio di Gérard Larrousse e Willi Kauhsen, arrivati secondi dietro alla alla 917 K di Hans Herrmann e Richard Attwood. E proprio Larrousse è fra gli ospiti d’onore a Poltu Quatu, in occasione dei 50 anni di questa indimenticabile vittoria del Cavallino di Stoccarda sul circuito della Sarthe. “Il Concorso d’eleganza diventa un’occasione unica non solo per portare auto straordinarie lungo le strade della Costa Smeralda, ma anche per unire appassionati e collezionisti con i grandi protagonisti del mondo e della cultura dell’auto” - spiega Simone Bertolero

di Auto Classic, anima dell'evento. E nella giuria presieduta da Paolo Tumminelli, ci sono ad affiancarlo nomi come Augustin Sabatié-Garat, direttore di RM Sotheby's Europe, Luciano Bertolero, grande esperto Ferrari, Emmanuel Bacquet, rappresentante Fiva, Alberto Scuro, presidente dell'Asi, e Fabrizio Giugiaro, autore del trofeo "Best in Show", che per l'occasione porta su strada per la prima volta il nuovo prototipo di "super barchetta" elettrica a trazione integrale Dora Bandini, disegnata da Giorgetto Giugiaro.

LEGGI ANCHE

Alfa Romeo, 110 anni: le origini della leggenda



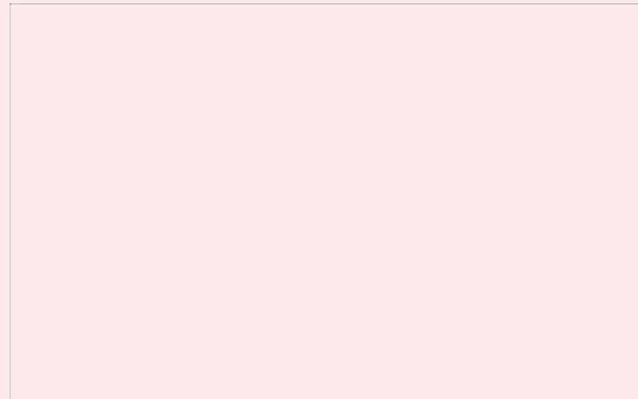
Questa Lancia Lambda Casaro partecipò nel 1927 alla prima Mille Miglia

SPIRITO MILLE MIGLIA– Ogni categoria è uno scrigno di arte a quattro ruote e di una cultura automotive che qui si esprime ai massimi livelli: nella classe Mille Miglia Bond le vetture iscritte concorrono allo Spirit of 1000 Miglia, prestigioso riconoscimento che 1000 Miglia S.r.l. conferisce alle auto che meglio rappresentano l'essenza della Freccia Rossa, assegnato nelle ultime edizioni in occasione dei Concours d'Elegance di Amelia Island e Carmel by The Sea. Le auto ammesse in questa classe sono la Lancia Lambda Casaro che ha partecipato alla prima edizione della Mille Miglia nel 1927 e all'edizione del novantesimo anniversario nel 2017; l'Alfa Romeo 6C 2500 Cabriolet Pininfarina del 1947 che ha partecipato alla Mille Miglia del 1949, una Porsche 356 1500

Super del 1955, una Mercedes 300 SL Ali di Gabbiano, una AC ACE del 1957 e la Osca Mt4 Morelli, “una vettura che ha partecipato alla Mille Miglia del 1955, restaurata e verniciata in blu Francia perché all’epoca corse proprio con un equipaggio francese - racconta il proprietario Enzo Moroni - leggera e agile da guidare grazie al telaio tubolare”.

LEGGI ANCHE

Alfa Romeo Montreal: i 50 anni della sportiva Bertone



Esemplare unico di Lancia Aurelia B52 Convertibile carrozzata da Vignale

LANCIA AURELIA B52 VIGNALE– Un esemplare unico di Lancia Aurelia B52 Convertibile carrozzata Vignale del 1952 è iscritto nella classe dedicata a La Dolce Vita: esposta al Salone di Bruxelles del 1955, questa singolare Aurelia dal frontale americaneggiante, fuori dagli schemi come ogni fuoriserie di Vignale, portata in concorso da Daniele Turrisi, appartenne alla famiglia reale belga prima di tornare in Italia ed essere restaurata dalla Quality Cars. Direttamente dalla Dolcevita di un’Italia alle prese con il boom economico c’è anche una Fiat 600 Jolly Multipla carrozzata da Ghia, solo 30 esemplari prodotti del 1961, lanciata da Fiat in occasione dell’anniversario dell’Unità d’Italia.

LEGGI ANCHE

Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce: come si guida l’auto storica italiana

L'Alfa Romeo 6C 1750 GT Spider del 1930 appartenuta al barone Franchetti, il fondatore del Riar

L'ALFA ROMEO E IL BARONE– Un capitolo a sé è l'Alfa Romeo 6C 1750 GT Spider della Collezione Righini iscritta nella classe La Dolce Vita, uscita dalla carrozzeria Garavini nel 1930 ma protagonista indiscussa della dolce vita romana degli anni Sessanta grazie al barone Giorgio Franchetti. Una vettura che il nobile mecenate, antesignano in Italia del movimento delle auto d'epoca e fondatore nel 1962 del Registro italiano Alfa Romeo, portava nelle sue escursioni mondane tra via Veneto e Ponte Milvio, luoghi cult della movida romana fra divi del cinema e artisti d'avanguardia: e se oggi la vediamo arrivare nella piazzetta di San Pantaleo con al volante Max Stancari, in quegli anni con la stessa nonchalance il barone Franchetti la posteggiava tra la Ferrari di Rossellini e la Studebaker di Fred Buscaglione, dopo le celebri scorribande fuori porta con i fratelli Bulgari ed Henry Fonda.

La Ford Focus Wrc 2001 dell'indimenticato Colin McRae

La Ford Focus Wrc 2001 dell'indimenticato Colin McRae

LE LEGGENDE DEI RALLY- E poi ci sono le Wonderful Coupé per intenditori, come la Ferrari 512 TR, la Maserati Mistral, la Lancia Flaminia Sport Zagato di Mauro Milano e l'Alfa Romeo Montreal della Lopresto Collection; e la classe che fa girare la testa agli amanti del motorsport, la Racing Legends. Una accanto all'altra le regine dei rally, portate sul podio dai più grandi campioni: dalle Lancia Delta Martini e Lancia Delta Martini Safari ex Miki Biasion, alle 037 Rally, Porsche 911 RS e la Ford Focus Wrc del 2001 di Colin McRae, vettura che esordì nel Rally di Monte Carlo e protagonista di grandi successi al Safari Rally (dove lo scozzese ottenne una schiacciante vittoria con oltre 15 minuti di vantaggio su Didier Auriol) e al Rally del Portogallo. "Una macchina che mi piace guidare perché oltre ad essere appartenuta ad un grande campione come Colin McRae - racconta il suo attuale proprietario Carlo Falcone, console di Antigua ed ex olimpionico di vela - rappresenta il massimo della evoluzione dell'elettronica nelle macchine da rally".



10 luglio 2020 (modifica il 10 luglio 2020 | 18:05)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I TUOI BOOKMARK

[Vai alla lista completa >](#)

POTRESTI ESSERTI PERSO

GAZZETTA CODICI SCONTO

ANNUNCI PPN

#iorestoacasa ChiantiBanca, la tua banca a casa con te **800171212** **SCOPRI DI PIÙ**

Banca Monte - CRCLM - Associazione Bancari, Poste
FONDAZIONE F.TURATI

Report
direttore Alberto Vivarelli

NOLEGGIO SEDONI

HOME NEWS TOSCANA PISTOIA PIANA MONTAGNA VALDINIEVOLE PRATO SPORT CULT
CONFCOM

Banca Alta Toscana Banca aderente al Gruppo Bancario Cooperativo Iccrea **Insieme la nostra storia continua**

VALDINIEVOLE

Mercoledì, 01 Luglio 2020 15:53

Il Club Lotus Italia celebra la "Mille Miglia", le tappe



NOLEGGIO SEDONI
Muoviamo le vostre idee

PISTOIA Via Mazzoni, 100 Tel. 0573 334428 Fax 0573 334219
PRATO Via Ferruccio, 195/7 Tel. 0574 544320 Fax 0574 543126
MONTECATINI Via Manli, 8 Tel. e Fax 0572 764028
www.sedoni.it

dimensione font | [Stampa](#) | [Email](#)



Un omaggio alla storica corsa e al campione Tazio Nuvolari

MONTECATINI TERME - Dopo mesi di stop imposti dall'emergenza Covid, riparte la stagione di raduni targati Club Lotus Italia. Passione e amicizia accompagneranno al solito i raduni stradali e in pista.

Per questa nuova tappa, il Cli ha scelto di celebrare la Mille Miglia, una delle corse più famose al mondo. L'appuntamento è per sabato 4 e domenica 5 luglio, per un tour che attraverserà Umbria, Toscana, Emilia Romagna e Lombardia.

La manifestazione non renderà omaggio solo alla gara, ma anche a uno dei piloti più rappresentativi e vittoriosi della corsa: il super campione Tazio Nuvolari. Il meeting non si svolgerà ovviamente sulla lunghezza totale della gara (che metterebbe "a dura prova" equipaggi e mezzi), ma ricalcherà una parte del tracciato.

Sabato 4 luglio il gruppo, dopo lo start di Perugia presso Team Santilli, attraverserà la Val d'Orcia. A seguire le vetture affronteranno le curve, i rilievi e i paesaggi del Chianti.

Durante il percorso sono previste due soste: la prima, a Monteriggioni; la seconda, a Firenze, nei locali della concessionaria Lotus Peragnoli Scar. La giornata si concluderà a Barberino del Mugello, per la sistemazione alberghiera e la cena dei soci.

Dopo la colazione, domenica 5 luglio il Club lascerà il Mugello per affrontare due tra i valichi appenninici più ambiti dagli appassionati di motori: il Passo della Futa e il Passo della Raticosa. Gli equipaggi arriveranno poi a Mantova, dove i partecipanti potranno visitare il Museo Tazio Nuvolari: uno scrigno che racconta la vita del leggendario pilota della Mille Miglia attraverso immagini, memorabilia, trofei e contenuti audiovisivi.

Ad accompagnare i soci in questo "viaggio" sarà l'architetto Giampaolo Benedini, non solo grande appassionato di motorsport e pilota ma soprattutto ispiratore di Lotus Elise S1 ed Esprit GT3, avendo ricoperto il ruolo di "Director of corporate styling" durante il loro sviluppo a Hethel.

Terminata la sosta a Mantova, la carovana raggiungerà il Museo Mille Miglia di Brescia per un tour guidato e i saluti finali.

Il raduno Mille Miglia è organizzato dal Cli con il supporto dei partner: Peragnoli Scar, Racing Greggio, Team Santilli, DB Termoidraulica e Lemansys.

Nato nel 2012 per volontà del fondatore Paolo Zannelli, il Club Lotus Italia è un'associazione no profit che unisce passione per i motori e sana amicizia. Oggi il Club, che è cresciuto nel corso degli anni, conta oltre 300 soci da ogni parte d'Italia e dall'estero, uniti dall'amore per le Lotus e dalla voglia di condividere il mito della casa di Hethel.

Sono in media 7 gli eventi che il Club organizza ogni anno per i propri appassionati, in giro per la Penisola e l'Europa: raduni su strada e in pista, in autodromi di primo livello; test di regolarità in contesti di suggestiva bellezza e visite dirette all'azienda, nella base inglese Lotus.

What do you want to do ?

New mail [Copy](#)