

Scuderia Brescia Corse

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Scuderia Brescia Corse

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Brescia, 7 novembre 2015

- 2 Prefazione
 Lorenzo Boscarelli
- 3 Dieci anni di Brescia Corse - 1965-1975
 Dino Brunori
- 7 La pantera che non graffiò
- 10 La Lamborghini Miura P400 Jota
- 14 Intervista su Autosprint del 10-17 gennaio 1972
 Manuel Vigliani
- 16 Testimonianze
 Angelo Colosio, Giovan Battista Guarneri, Luigi Moreschi
- 18 Albo d'Oro Scuderia Brescia Corse - 1965-1975

MONOGRAFIA AISA 111



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

Tutte le epoche, a loro modo, sono di passaggio, cioè apportano cambiamenti, oppure preparano cambiamenti che in seguito si realizzeranno. A volte però accade qualcosa, in un'epoca, che la fa riconoscere da tutti come un punto di non ritorno.

Gli anni Sessanta nelle competizioni automobilistiche hanno rappresentato un passaggio d'epoca: dallo sport praticato innanzitutto per passione, da parte di tutti gli attori – progettisti, piloti, tecnici, meccanici, ... – a un'attività con forte connotazione professionale, che poi sarebbe diventata assoluta e dominante, una ventina d'anni dopo. Allora in Europa appaiono gli sponsor (negli USA erano presenti fin dall'anteguerra), le corse diventano stabilmente un veicolo di promozione dei prodotti di serie – inclusi componenti e accessori – nascono costruttori, come Tyrrell, che possono creare un'attività lucrosa tramite le competizioni (che prima per definizione erano solo un brillante modo per dissipare patrimoni), appunto in quanto sostenuti da sponsor danarosi.

In questo panorama che si orienta, anche se non ancora in modo assoluto, verso il dominio del professionismo e del denaro, appare Alfredo Belponer, che interpreta le corse automobilistiche come pura passione. Lo anima il desiderio di tradurre il proprio amore per l'automobile in qualcosa di più ampio e pubblico, nel successo di una scuderia e dei piloti che corrono sotto le sue insegne. Non è un cavaliere solitario, Alfredo Belponer; chiede ai soci della Brescia Corse di contribuire economicamente, vuole che il sodalizio

viva al di là delle corse stesse, ma quando occorre è lui che sostiene le spese, anzi, assume da solo dei costi molto elevati, come quando acquista una Ferrari 512 M. Non sappiamo se avesse almeno intuito che proprio in quegli anni le corse cominciavano a diventare un business, per chi avesse saputo approfittarne, ma l'intervista del 1972 ci mostra una persona che desidera soprattutto essere apprezzata dal suo ambiente e che si amareggia quando questo è sordo o avaro, o forse invidioso dei successi altrui.

Alfredo Belponer ci appare un generoso entusiasta, schivo e disponibile a sacrificare il proprio patrimonio alla passione dalla quale è dominato. Una persona che non si adorna dei risultati raggiunti, a volte di primissimo piano, che non attribuisce a sé alcun merito particolare, salvo quello di aver spronato i suoi amici e soci di Brescia Corse a impegnarsi per l'obiettivo comune di portare al successo i piloti e le macchine che corrono per lei.

È una persona che suscita simpatia, Alfredo Belponer, per il suo candore e per la dedizione con la quale persegue lo scopo, che alla fine lo porterà a sacrificare quasi tutto il suo ingente patrimonio. E suscita anche gratitudine, per il suo modo disinteressato di perseguire un ideale, impegnandosi per una causa che è sì la partecipazione alle corse automobilistiche, ma che ha un significato più vasto, in quanto è la capacità di anteporre agli interessi personali uno scopo di valore collettivo, al quale tanti possono partecipare, condividendo, ed in questo trova il suo senso più profondo.

Dieci anni di Brescia Corse 1965-1975

*Dall'intervento di Dino Brunori, integrato con i testi del sito www.scuderiabresciacorse.it,
scritti da Dino Brunori, Paolo Mazzetti, Manuel Vighiani*

La storia della Scuderia Brescia Corse è sì una storia di macchine e di gare, ma soprattutto una storia di uomini e di sognatori. I sognatori sono uomini con sogni inimmaginabili da persone normali, ed è rincorrendo questi sogni che spesso si dà vita a storie incredibili come quella raccontata in queste pagine.

La storia della Scuderia Brescia Corse è anche la storia di una città, Brescia, e del suo rapporto con le gare. D'altronde Brescia le corse le ha dentro, è cresciuta con l'automobilismo, e nel rapporto che ha con le corse, sicuramente non casuale, si ritrovano le caratteristiche della sua gente, operosa, riservata, ostinata.

Se chiediamo ad un appassionato quali sono le capitali dell'auto in Italia, sicuramente questi citerà al primo posto Torino, culla della Fiat e della industrializzazione d'Italia, poi Modena, dove sono nate e continuano a nascere le automobili da corsa, le Ferrari, le Maserati e non solo, ma se chiediamo dove sono nate le corse in Italia le risposte si diversificheranno: chi risponderà Monza, chi Varelungna, chi la Sicilia per la Targa Florio, ma stavolta sono tutte risposte sbagliate. Le gare, e questo lo sanno in pochi, sono nate a Brescia. Su dove si è svolta la prima corsa automobilistica la discussione è ancora aperta, tra coloro che sostengono Padova e coloro che dicono Verona, ma su dove è stata organizzata la seconda non c'è discussione: a Brescia.

Si decise un percorso che collegava Brescia con Verona, Mantova e Cremona, e si disputò nell'aprile del 1899. Il successo fu clamoroso, tanto da indurre gli organizzatori a ripetere la gara a distanza di pochi mesi, nel settembre dello stesso anno. Idem per il 1900, terza edizione.

Poco tempo dopo, siamo nel 1904, si costituì un comitato promotore che radunava i personaggi più in vista dell'Automobile Club di Brescia (fino al 1927 una sezione dell'Automobile Club di Milano), tra cui Arturo Mercanti, allora Segretario Generale del Touring

Club Italiano, con l'obiettivo di dar vita ad una manifestazione più importante. Così si optò per la creazione del circuito della Fascia d'Oro, che correva sulla "strada della fame" (detta così perché fatta costruire dal governo in tempi di carestia, per dare sollievo alle popolazioni stremate). Si trattava di un rettilineo che andava dritto da Brescia a Montichiari.

Alla gara, all'interno della Settimana Automobilistica di Brescia, si iscrissero 21 piloti, di tutte le più importanti case automobilistiche europee. Vinse Vincenzo Lancia, su Fiat, ma terzo arrivò un certo Vincenzo Florio, su Mercedes. Florio rimase entusiasta della gara, del circuito, dell'entusiasmo di quella gente. Erede di una facoltosa famiglia siciliana, che possedeva latifondi, distillerie, compagnie di piroscafi, impianti di estrazione dello zolfo, godeva di una disponibilità economica immensa che gli permise di proporre agli organizzatori, per l'edizione successiva del 1905, di istituire una Coppa a suo nome, con cinquantamila lire di premi di tasca sua. Il successo fu di nuovo incredibile. Dal 1906 Florio decise di organizzare la gara nella sua Sicilia, e diventerà la celeberrima Targa Florio. Ma la genesi fu bresciana.

Vincenzo Florio è il primo di quei sognatori a cui si accennava in precedenza: morì nel 1958, in povertà, perché si era mangiato tutto, tutta quella ricchezza smisurata, tutto il patrimonio di famiglia, per la sua Targa.

Dopo la Settimana di Brescia nel 1907, seguì un lungo intervallo, per le tragiche vicende politiche che portarono prima alla Guerra di Libia (1911) e poi alla Grande Guerra (1915-1918). Fino al 1921 di gare non si parlò più. Ma quell'anno vi fu la svolta. Innanzitutto perché ci furono i prodromi della rivalità tra Milano e Brescia che durò, si può dire, per tutto il secolo, e poi per l'emergere con sempre maggiore evidenza del bresciano (anche se nato a Milano) Arturo Mercanti.

Nel 1921, come Consigliere e Direttore dell'Automobile Club di Milano, Mercanti si adoprò per far svolgere a Brescia, sullo stesso circuito utilizzato per il 1905, il primo Gran Premio d'Italia. E ci riuscì: accorse un pubblico di centocinquantamila persone, un successo enorme, tanto da spingere Mercanti a proporre di "istituzionalizzarlo", migliorando il circuito, costruendo le tribune ecc. Ma sorsero screzi all'interno dei "bresciani", e i "milanesi" dell'Automobile Club non se lo fecero dire due volte, colsero la palla al balzo e

Dino Brunori, ingegnere/architetto, bresciano. Appassionato di auto fin da quando ritagliava le fotografie dalla 'Domenica del Corriere' e le incollava su un quadernetto segreto. Avvicinato alla ricerca storica dall'amico e maestro Andrea Curami. Le vetture sport dei piccoli costruttori italiani degli anni Cinquanta sono il settore che più lo interessa. Autore del libro 'Enrico Nardi - Una vita di corsa'. Collaboratore della principali riviste di automobilismo storico italiane e della rivista americana online VelocToday.com.

... costruirono in tempo record l'Autodromo di Monza, su cui nel 1922 si svolse il secondo Gran Premio d'Italia.

Un durissimo colpo per Brescia, vissuto come un affronto, un tradimento, una umiliazione... Il fatto è che Mercanti, molto coinvolto con il regime fascista e forte di parecchi appoggi politici, era stato suggeritore e promotore di questo "colpo di mano"... e i "bresciani" non se lo dimenticheranno. Nel 1928, in occasione della seconda Mille Miglia, Mercanti si iscrisse come "Frate Ignoto", proprio per non farsi riconoscere, ma fu inutile, perché alla partenza fu riconosciuto ugualmente, tirato giù dalla macchina, e riempito di botte. Certi "tradimenti", o percepiti come tali, non si superano facilmente.

Brescia cercò di dimenticare il trauma organizzando il Circuito del Garda, che si corse dal 1921 al 1927. Proprio quell'ultimo anno il colpo da maestro: l'invenzione della Mille Miglia, da un'idea dei tre bresciani Mazzotti, Maggi e Castagneto, e di Giovanni Canestrini, giornalista alla Gazzetta dello Sport.

L'epopea della Mille Miglia durò dal 1927 al 1957: ma con la tragedia di Guidizzolo tutto finì. La storia del rapporto tra Brescia e le corse nato nel 1899 e durato cinquantotto anni sembrava essere giunto al termine.

Arrivarono gli anni Sessanta, un periodo di cambiamento in tutti i settori, in tutti i campi: dalla politica alla musica al costume. Ogni cosa nata negli anni precedenti improvvisamente sembrava vecchia, da "matusa". A Brescia sopravviveva un'unica Scuderia, la Mirabella Mille Miglia, fondata da Castagneto (uno degli organizzatori della Mille Miglia): era l'unico posto dove gli appassionati d'automobile potevano ancora ritrovarsi, ma anche quella sembrava vecchia, non più adatta ai tempi.

Occorreva inventarsi qualcosa di nuovo, ma innanzitutto doveva emergere la persona nuova, quella capace di fare da catalizzatore, in grado di avviare tutto. Questa persona comparve, nel 1964: si chiamava Alfredo Belponer.

Il dottor Belponer, erede di una famiglia di industriali attivi nella produzione di macchine per calzifici e proprietario di un vasto patrimonio immobiliare in città (si parla di oltre 100 appartamenti) era in primis un grande appassionato di auto, soprattutto italiane e veloci. Non c'era supercar di quegli anni che non fosse transitata nel garage della sua villa. Ed era un sognatore.

Belponer radunò intorno a sé amici e appassionati e in antitesi alla scuderia dei "vecchi" decise di fondare la scuderia dei "giovani": sarà la Brescia Corse.

Il suo emblema è diventato famoso nel mondo: bianco e azzurro, che sono i colori della città, con la leonessa, perché Brescia è detta "la leonessa d'Italia" (un titolo risalente ai dieci eroici giorni durante la prima

guerra d'indipendenza del 1849, quando la popolazione insorse con grande coraggio contro gli oppressori austriaci). Sul nome si discusse a lungo. Si decise per un nome italiano, non si usò né "racing" né "team", ma tre parole italiane, scuderia Brescia corse.

L'atto di fondazione fu firmato il 5 dicembre 1964 nello studio notarile Lazzari-Bollani in viale Venezia a Brescia.

L'atto di nascita

Erano presenti il dottor Alfredo Belponer, vari piloti bresciani della nuova generazione ed il costruttore Carlo Abarth, il quale figurò fra i soci fondatori.

Nello statuto della Scuderia si legge che l'Associazione si propone di *"promuovere e diffondere lo sport dell'automobilismo, di formare nuovi piloti ed incoraggiare quelli già affermati in modo da continuare a mantenere viva la tradizione bresciana dell'automobilismo sportivo; di assistere gli associati nella partecipazione alle competizioni automobilistiche sia nazionali che internazionali; di organizzare manifestazioni sportive"*.

L'associazione Brescia Corse aderì immediatamente alla Federazione Italiana delle scuderie.

Non appena concluso l'atto formale di costituzione, i fondatori diedero vita ad un comitato ristretto incaricato di preparare la prima assemblea dei soci per procedere alla nomina del consiglio ed al regolare insediamento delle cariche; e fin dalla prima riunione i promotori della Scuderia rivolsero un indirizzo di solidarietà sportiva agli altri sodalizi automobilistici cittadini auspicando una collaborazione fattiva nel nome dello sport.

Nel 1964 l'attività automobilistica bresciana era molto intensa. Quando Brescia Corse nasceva, l'Automobile Club aveva in programma per la stagione successiva ben quattro gare di velocità e cioè il Circuito del Garda, la Scalata al Colle Sant'Eusebio, il Trofeo Lumezzane e il Trofeo Valcamonica.

Pochi giorni dopo l'atto costitutivo della Scuderia Brescia Corse la nascita del nuovo sodalizio era commentata sul Giornale di Brescia nei seguenti termini: *"Brescia Corse è una formazione nuova e come tutte le iniziative giovani è frutto di entusiasmo e di fiducia. Sarebbe ingiusto non tener conto di questa carica vitale che anima un gruppo di giovani appassionati, tra i quali ci sono alcuni piloti fatti esperti da varie stagioni positive ed altri che intendono affrontare per la prima volta l'affascinante avventura della prima corsa automobilistica. A Brescia c'è anche una lunga tradizione da continuare e da vivificare. E certo i fondatori della nuova scuderia sanno che le tradizioni hanno una validità ideale in tutti i campi, ma soprattutto nello sport, che va cavallerescamente esaltata"*.

Promesse e fatti: le prime vittorie

L'8 febbraio del 1965 nel corso di un cocktail all'albergo Vittoria, Brescia Corse si presentò per la prima volta alle autorità e alla stampa nazionale. Il presidente nel frattempo eletto, Alfredo Belponer, che faceva gli

onori di casa insieme ad alcuni consiglieri, annunciò che la Scuderia aveva già superato i 70 soci e precisava i propositi della formazione: *“affiancare i piloti con assistenza e agevolazioni varie, favorendone la partecipazione alle gare di Campionato Italiano e alle manifestazioni sociali bresciane”*.

Il primo direttivo della Scuderia, oltre al Presidente Belponer, comprendeva il vicepresidente Ugo Gussalli Beretta, il Segretario Sandro Uberti e i consiglieri Nino Soldi, Giuseppe Cresnalla, Lelio Uberti, Oddone Sigala, Nanni Nember, Marsilio Bonomi, Franco Minini, Enea Serboli, Giuseppe Lucchini, Pierangelo Taglietti, Giuseppe Rizzotti, Pierfranco Lazzari, Angelo Migliorati, Giuseppe Grassi, Giovanni Studer, Lando Lanni Della Quara. Nella primavera del 1965, dunque a pochi mesi dalla costituzione, Brescia Corse aveva già raggruppato un buon numero di piloti militanti e conquistato brillanti affermazioni in campo agonistico, prima e più importante delle quali era la partecipazione di Nanni Nember e Marino Bonomi su Ferrari 250 GTO alla 1000 Km. di Monza svoltasi il 25 aprile (11° assoluti e vittoria di classe).

Nel frattempo entravano a far parte della commissione sportiva dell'Automobile Club di Brescia i portavoce di entrambe le scuderie cittadine e cioè Belponer, presidente di Brescia Corse, e Eugenio Freschi, vice presidente della Mirabella-MM. Brescia Corse si presentava alla gara in salita di Civate conquistando tre vittorie di classe con Sandro Uberti, Angelo Caffi, G. Battista Mainetti e si aggiudicava d'impeto il primo posto nella classifica per scuderie.

Questi episodi dimostrano come fin dall'esordio la nuova Scuderia bresciana si è comportata con grande autorevolezza sui vari traguardi ai quali si è presentata. La stagione del 1965 procedette con un programma intenso: i piloti di Brescia Corse si affermarono in tutte e tre le gare disputate sul “sentiero di casa” cioè al Colle di Sant'Eusebio, a Borno, ed a Lumezzane. L'annata si concluse con la premiazione dei protagonisti della stagione sportiva. In primo piano figuravano Nanni Nember e Angelo Caffi, mattatori della stagione. Altri piloti venivano premiati per i loro successi sui traguardi di tutta Italia: tra questi, Enrico Pasolini, Sandro Uberti, Sandro Bonomi, Ettore Rovida, Oddone Sigala, Duilio Comini, Marino Bonomi, il già popolare “Pam” (Marsilio Pasotti), Lino Caprioli, Gianni Bassi, i fratelli Guido e Nello Caffi, Sergio Gerosa, Arduino Becchetti, Ennio Bonomelli, Vincenzo Cescatti, Giuliano Cassotti, Sergio Frassine, Valerio Fapanni, Franco Franzoni, G. Battista Guarnieri e Maurizio Zanetti. In quella annata di “decollo” lo schieramento agonistico di Brescia Corse comprendeva anche altri piloti tra i quali il forte Domenico Lo Coco, Angelo Colosio, G. Franco Lamberti, Giovanni Pasolini, Gianfranco Loda – che poi doveva diventare

attivissimo direttore sportivo del sodalizio – Alberto Triboldi, Gianni Pollini, Ferruccio Zanardelli, Luigi Boifava, Giordano Valbusa, Ermanno Cattaneo, Dante Oliva e Dario Leali.

Macchine di prestigio

Nell'annata 1966 la Scuderia Brescia Corse si rafforzò con l'acquisto di una macchina prestigiosa, e cioè la Ford GT 40 che si affermava al suo debutto nella gara del Colle Sant'Eusebio, con Mario Casoni, un pilota di rango, che con la Ford conquistò tre vittorie assolute (oltre la Sant'Eusebio, la Malegno Borno e la Coppa Luigi Fagioli). Il bilancio del 1966 si concluse con la partecipazione a 50 gare in Italia ed all'estero, con 70 vittorie di classe.

Brescia Corse poteva fregiarsi dei primi titoli tricolore; infatti Maurizio Zanetti suggellò la sua attività con la conquista di due Campionati d'Italia mentre premi vari di merito per la stessa stagione andarono a Sandro Uberti, Ferruccio Zanardelli, Angelo Caffi, Sergio Gerosa, Franchino Salvatore, Roberto Carrara, Duilio Comini, Gianfranco Loda, Guido Caffi, Vittorio Tabacchi, Riccardo Ricci, Alberto Triboldi. Per alcune gare internazionali fu ingaggiato da Brescia Corse anche il pilota Umberto Maglioli.

Negli Stati Uniti: successi ed insuccessi

Il 1967 vide la Scuderia impegnata su vari fronti e registrò le prime spedizioni dei piloti bresciani oltre Oceano.

In febbraio i colori bianco – azzurri scesero in lizza alla Ventiquattro Ore di Daytona: una nuova Ford GT 40 era stata affidata a Mario Casoni ed Umberto Maglioli (da notare che le vetture erano sempre comprate da Belponer di tasca sua; venivano quindi dallo stesso date “in gestione” alla Scuderia, ma rimanevano di sua proprietà). La coppia non ebbe fortuna sulla famosa pista americana e la GT 40 fu costretta al ritiro al centesimo giro.

Poche settimane dopo nuova trasferta in America per partecipare sul tortuoso tracciato del vecchio aeroporto di Sebring alla “12 Ore”, seconda prova – dopo Daytona – del Campionato internazionale Sport e Prototipi. Questa volta Brescia Corse schierò due equipaggi. Il primo era composto da Mario Casoni e Jonathan Williams, il cosiddetto “inglese di Roma” che l'anno prima aveva vinto il Circuito del Garda e che era stato prestato dalla Ferrari – presso cui era pilota ufficiale – alla Scuderia Brescia Corse per la gara americana. Casoni e Williams disponevano di una nuova Dino Ferrari 206 S acquistata dal presidente Belponer. L'altro equipaggio era formato da Umberto Maglioli e da Nino Vaccarella, che portavano in gara la stessa Ford GT 40 di Daytona. La spedizione a Sebring era capeggiata da Belponer mentre le funzioni di direttore sportivo erano affidate a Remo Cattini. Nell'infernale

carosello della pista americana la Dino Ferrari fu costretta ad un prematuro ritiro per un guasto al circuito di raffreddamento. A difendere i colori bianco-azzurri rimasero perciò soltanto Maglioli e Vaccarella che con una accorta condotta di gara riuscirono a risalire posizioni su posizioni e a conquistare il primo posto fra le vetture sport (quinti in classifica assoluta).

Maglioli e Vaccarella si tolsero anche la soddisfazione di essere i primi italiani classificati nella durissima maratona della Florida.

Fu proprio questo l'anno, il 1967, in cui Brescia Corse visse uno dei suoi migliori momenti: con 334 partecipazioni a gare di velocità e la conquista di 91 primi posti di classe, la Scuderia chiuse con risultati da primato l'attività agonistica della stagione superando in bellezza il terzo anno di vita.

Nel corso di questa annata la formazione decise di attuare una nuova strategia organizzativa scindendo la gestione delle partecipazioni alle gare internazionali da quella alle gare di titolo italiano o interprovinciale. Direttore del primo settore fu nominato Remo Cattini e del secondo Gianfranco Loda.

Con un forte parco macchine nel quale spiccavano le due Ford GT 40 e la Ferrari Dino, a cui era stata aggiunta una Porsche Carrera 6 (tutte di proprietà personale del Presidente), e piloti di vaglia, tra cui i più noti erano Casoni, Vaccarella, Maglioli, Williams, i colori della formazione bresciana presero parte a gare al di qua e al di là dell'Atlantico: dalla 24 Ore di Daytona, al Campionato europeo della Montagna con l'esordio vittorioso a Montseny in Spagna, alla 12 Ore di Sebring, alla 24 Ore di Le Mans, al Gran Premio d'Austria a Zeltweg, alla 12 Ore di Reims, ai Gran premi di Vienna e di Innsbruck, alla Mille chilometri di Parigi.

In Italia la Scuderia si schierò alla Mille chilometri di Monza, sul circuito di Pergusa, alla Targa Florio, alle classiche salite del Bondone e del Sestriere, a Vallelunga.

Momento magico

Tanto entusiasmo e tante partecipazioni (e tante spese) furono ripagate da alcune vittorie significative: Maglioli-Vaccarella come si è scritto furono primi di categoria a Sebring ed a Zeltweg, Vaccarella vinse a Pergusa, ancora Maglioli fu vincitore della categoria sport e terzo assoluto a Vienna e a Innsbruck, Casoni arrivò primo tra i prototipi a Montseny, ed inoltre furono conquistate alcune vittorie assolute in gare italiane.

Brescia Corse concluse la stagione vincendo il trofeo della Montagna nel Campionato di Scuderia; grazie a "Noris" (Giacomo Moiola) si aggiudicò il trofeo nazionale Angelo Maifredi, basato sui migliori risultati nella triade delle corse bresciane, fu seconda nel

Challenge europeo del turismo, con Zanetti; vinse con Vittorio Tabacchi il campionato triveneto nella classe 850. Nel trofeo della Montagna Cesare Guzzi si aggiudicò la classe 500 Turismo. A loro volta Sandro Uberti e Zanetti figurarono tra i piazzati nel Challenge europeo del turismo per la classe 1000.

Dodici titoli bresciani

I piloti dello stemma bianco-azzurro non mancarono naturalmente di cimentarsi, come ogni anno, anche nelle gare del calendario bresciano. Mario Casoni, con la Ferrari 206 SP, si aggiudicò la Gara del Sant'Eusebio, mentre 12 piloti di Brescia Corse conquistarono il titolo bresciano in varie classi. Ecco i nomi: Luciano Lazzari, Duilio Comini, Ferruccio Zanardelli, Ennio Bonomelli, Guido Caffi, Luciano Rassega, Arduino Becchetti, Tommaso Brescianini, Lino Caprioli, Bruno Tagliani, Mosè Marchionni e Sergio Frassinè.

Nell'attività della Scuderia si inserivano anche rituali conviviali: ogni anno all'inizio della stagione nuova piloti e ammiratori si riunivano in una cena elegante all'Euronight di Gardone Riviera per festeggiare i risultati della stagione precedente. Anche l'antologia di Brescia Corse costituì una novità editoriale in campo automobilistico, presentandosi puntuale ad ogni premiazione in una curata veste tipografica.

Il progetto Panther

Nel 1968 venne mantenuta la gestione sportiva sui due fronti distinti, cioè nazionale ed internazionale.

Nel frattempo Belponer e Maglioli, insoddisfatti del comportamento delle GT40 nelle gare in salita, misero in campo un programma ambizioso e purtroppo sfortunato: quello di allestire in seno alla Scuderia un prototipo da 3 litri per le gare di Campionato mondiale. Venne coinvolto nel progetto l'ing. Giorgio Valentini, che aveva già realizzato diverse vetture da competizione, tra le quali le monoposto BWA (vedi monografia AISA n. 91), e lo stesso Maglioli si fece parte attiva andando in Inghilterra, da dove provenivano i telai migliori in fatto di rigidità e leggerezza, per scegliere i fornitori e ordinare i componenti.

Un modello in scala del prototipo denominato "Panther" fu esposto a Torino alla 3ª Mostra di vetture da competizione, organizzata presso il Museo dell'Automobile dal 2 al 10 marzo 1968, ed attirò subito l'attenzione dell'ambiente. Dieci giorni dopo la berlinetta Panther, ormai realizzata al vero, debuttò al Salone di Ginevra. Il bolide, disegnato dallo stesso ingegner Valentini e costruito da Bertone, rivelò in quella occasione i suoi interessanti particolari tecnici. Era contrassegnato da un telaio in leghe a base di titanio e un profilo ispirato alla più efficace aerodinamica. L'allettone superiore, piazzato all'altezza dell'abitacolo, era comandato con dispositivi idraulici, secondo una tecnica di ispirazione aeronautica, alla quale il proget-

La pantera che non graffiò

Nel 1967, Umberto Maglioli si fece promotore del progetto di una vettura biposto Gruppo 6 per la nuova formula tre litri del Campionato Mondiale Marche, suscitando l'interesse di Alfredo Belponer, che ebbe a dire a Manuel Vigliani quello che era un segreto allegramente svelato: "Le macchine che abbiamo avuto nella stagione 1967 presentavano serie lacune. Personalmente ritengo che una macchina la quale fosse frutto di uno studio più accurato e di una progettazione più approfondita potrebbe dare maggiore affidamento, miglior contributo al progresso della ricerca: in sostanza, ben altre soddisfazioni".

Il progetto venne chiamato "Panther" da Belponer, ma con la riserva: "Anche se non è sicuro che questo sarà il nome delle macchine". Proprio così: "macchine" al plurale, in quanto il programma prevedeva la costruzione di due o tre esemplari. Il tutto con il coordinamento di Remo Cattini, ex-pilota Abarth e direttore sportivo della Scuderia.

Il progetto venne affidato a Giorgio Valentini, che lo chiamò B1. Realizzò una vettura decisamente innovativa. La carrozzeria venne sviluppata e realizzata dalla Bertone, su disegno dello stesso Valentini: integrava idee nuove e originali nella definizione aerodinamica, con particolare attenzione alla deportanza.

Per il disegno del progetto vennero impiegate 1.570 ore in 8 mesi di lavoro, da settembre 1967 ad aprile 1968. Il disegno completo del complesso vettura, in scala 1:5, è datato 31 luglio 1967.

La struttura operativa del progetto Panther era a Cornaredo, nei pressi di Milano.

I criteri informativi della Panther scaturirono da alcune idee maturate da Valentini, che propose il telaio costituito da pannelli in composito con struttura a nido d'ape. Tutti i pannelli, realizzati in lega di titanio, alluminio e vanadio denominata MIL-T9047, vennero prefabbricati, incollati, muniti di copri-giunto e furono realizzati dalla Siai-Marchetti, azienda aeronautica del Gruppo Finmeccanica, con sede a Sesto Calende (Varese). Assemblati con rivetti ed adesivi epossidici, formavano un assieme di eccezionale rigidità torsionale (oltre i 1.000 Kg/m²).

La monoscocca era costituita da una coppia di longheroni scatolati, collegati con tre ordinate all'altezza dell'assale anteriore, del cruscotto e della paratia paraframma, alle spalle del pilota. Una serie di irrobustimenti in lamiera di titanio erano applicati in corrispondenza

degli attacchi di sospensioni e gruppo motopropulsore. Le sospensioni erano a quadrilateri deformabili, con doppi triangoli sovrapposti e gruppi molla-ammortizzatore coassiali. Venne anche considerata l'adozione di un sofisticato ponte posteriore De Dion, scartato in quanto sarebbe risultato troppo lungo e costoso da mettere a punto.

I porta mozzi in lega di magnesio RZ5 vennero fusi dalla Campagnolo.

Particolare cura fu dedicata alla carrozzeria, grazie alla partecipazione attiva della Carrozzeria Bertone, che sviluppò i concetti aerodinamici del progetto di Valentini realizzando una forma molto pulita, senza spoiler anteriore e nolder in coda.

Innovativa e originale per i tempi la decisione di stringere l'abitacolo, allontanandone il raccordo dalle fiancate in modo da ridurre la sezione maestra.

I flussi interni dell'aria vennero studiati con grande cura scegliendo una disposizione mista dei radiatori, anteriore e laterale. Le entrate d'aria nell'abitacolo e nel vano motore furono disegnate secondo lo schema Naca, di derivazione aeronautica: anche questa era quasi una novità nei veicoli terrestri.

Valentini dichiarò: "In molte macchine si cura l'entrata dell'aria, ma non la sua evacuazione, convinti che quest'aria finirà ben con l'uscire da qualche parte. Non ci si preoccupa di come quest'aria possa uscire e, spesso, finisce per uscire male, creando vortici che sono di ostacolo all'avanzamento".

La deportanza venne affidata a un unico alettone montato sopra l'abitacolo, cioè in aria calma, in posizione baricentrica. Il suo angolo di attacco era comandato dalle sospensioni, cui era collegato, seguendo lo schema applicato per primo da Jim Hall alle sue Chaparral: il modello 2F con un alettone simile, ma montato sopra l'assale posteriore, si era visto in Europa l'anno precedente.

Il profilo scelto era un laminare concavo-convesso Wortmann XF61, ovviamente montato al contrario e dotato di schermi di estremità. L'alettone era sostenuto da due supporti scatolati in titanio e l'attuatore era di tipo elettro-idraulico di derivazione aeronautica con alimentazione elettrica a 24V.

Era previsto un pannello mobile integrato nel cofano anteriore in funzione di spoiler: soluzione anch'essa utilizzata da Jim Hall, senza particolare successo. Anche questo pannello era collegato alle sospensioni.

Le ruote furono espressamente disegnate da Valentini e fuse dalla Campagnolo: presentavano una originale canalizzazione auto-ventilante.

Per alcune soluzioni particolari, come disse Belponer a Manuel Vigliani, ci si avvale della consulenza del professor Tullio Levrini.

Provati alcuni modelli in scala 1:5 alla galleria del vento del Politecnico di Torino, gestita dal professor Morelli, si ottimizzò la forma con interventi nei dettagli al fine di ottenere un'accettabile Cx: il risultato fu 0,35, dopo le opportune correzioni.

Dai modelli si passò alla carrozzeria definitiva: parte centrale in lega leggera e cofani, sportelli e raccordi in vetroresina. Le lavorazioni in vetroresina vennero affidate da Bertone alla Fibroresina, una consociata della Viberti.

Il motore, 3 litri, doveva essere il Maserati V12 utilizzato nelle Cooper F1 dell'anno precedente, ma le difficoltà in cui si trovava la Maserati in quell'anno lo resero indisponibile. Si pensò al Matra V12 e al BRM V12 che erogava, secondo il costruttore, 380 CV a 9.750 giri/min, ma non se fece nulla. Il cambio avrebbe dovuto essere lo sperimentato Hewland.

La comunicazione del progetto Panther venne sapientemente orchestrata a livello informativo e promozio-

nale: foto del modello su Auto Italiana del 7 marzo 1968, modello in scala 1:5 alla Mostra delle Vetture da Competizione a inizio marzo al Museo dell'Automobile di Torino. Tra i visitatori, anche Enzo Ferrari, fotografato mentre osservava: "con particolare attenzione" il modello.

La Panther fece il suo debutto, senza motore, al Salone di Ginevra 1968 nello stand di Bertone. Auto Italiana numero 13 del 28 marzo la presentò quale "vettura molto attesa", ripresentò la descrizione tecnica, annunciò l'inizio delle prove in pista dopo 5 settimane "se i motori BRM V12 non tarderanno", informò che presso Bertone era in completamento il secondo esemplare: "Che sarà seguito sicuramente da un terzo, forse da altri due o tre".

In realtà, quell'unico esemplare di Panther rimase un prototipo adatto solo per le esposizioni.

Il lavoro, secondo Valentini, si prolungò perché Maglioli, che aveva ricevuto la commessa da Belponer, faceva di tutto per allungare i tempi e ottenere ulteriori finanziamenti. I partner entrarono in una fase di crescente antagonismo, che portò l'intero progetto a una conclusione ingloriosa.

Da un'incomprensione all'altra, si arrivò ai tribunali e, alla fine di tutto, Giorgio Valentini non ricevette il giusto compenso per la sua opera.

tista ricorse anche per alcune soluzioni costruttive. Le ruote a base molto larga erano di un tipo mai visto, cioè a cerchio liscio ma autoventilante. Il successo mediatico fu clamoroso: non era fino a quel momento mai successo che un privato si costruisse, da solo, una macchina da corsa riunendo alcune delle migliori intelligenze progettuali disponibili sul mercato.

Alla Panther esposta a Ginevra mancava il motore poiché erano in corso trattative con la britannica BRM per l'acquisto di un propulsore con cui affrontare lo sviluppo del prototipo, anche se Belponer avrebbe preferito ricorrere alla Maserati, in modo da farne un prodotto totalmente italiano. La Maserati però in quegli anni non navigava in buone acque; la BRM si dichiarò invece disponibile alla costruzione di un motore nuovo, purché pagato in anticipo. I costi cominciarono a sommarsi ai costi, con grande preoccupazione di Cattini: somme sempre più grandi, una voragine, anche perché il dinamismo di Maglioli, ispiratore primo del progetto, non aveva limiti.

Così il progetto si fermò. Belponer cercò in tutti i modi di coinvolgere esponenti automobilistici di massimo livello, senza risultati. L'Automobile Club d'Italia non andò al di là di un formale messaggio di incoraggiamento quando invece i promotori del progetto Panther si aspettavano un appoggio ben più concreto

e certamente meritato. Le novità tecniche del prototipo e la singolarità delle soluzioni con cui era stato realizzato suscitavano vasto interesse in tutto il mondo e la macchina venne esposta anche in varie rassegne specializzate degli Stati Uniti. Ma rimase un prototipo. Dunque un grande peccato, una bellissima occasione mancata, non soltanto dal punto di vista tecnico, ma anche umano, perché Maglioli si era fortemente esposto con i fornitori inglesi della componentistica. Fu un disastro finanziario, che si ingoiò, a detta del pilota, tutti i risparmi della sua vita: più di cento milioni di lire di allora (che – espressi in termini di reddito pro-capite dei cittadini italiani – equivalgono a circa 3 milioni di euro odierni).

Fini, con questo naufragio, anche il rapporto di Maglioli con Belponer.

Sette campionati

1968: sei vittorie assolute ed oltre 104 affermazioni di classe. Un albo di successi veramente lusinghiero che confermava la dimensione della Scuderia collocandola in primo piano nella graduatoria nazionale.

Il compendio dell'attività 1968 si riassume nella conquista di 7 campionati: due "interscuderie", cioè il Campionato di Velocità e quello della Montagna, e cinque titoli italiani individuali che erano appannaggio

dei piloti Ennio Bonomelli per l'assoluto Gran Turismo e il Gran Turismo 2000; G. Battista Guarneri, Piergiorgio Poggi e Cesare Guzzi rispettivamente per il Turismo delle classi 850, 600 e 500.

Alla premiazione di Gardone Riviera, oltre ai campioni italiani citati, furono particolarmente festeggiati il tenace "Noris" (Giacomo Moioli), collezionista di numerose vittorie assolute, nonché Arduino Becchetti, Marino e Sandro Bonomi, Giosuè Butti, la rivelazione dell'anno "Moxee" (Vincenzo Cazzago), i fratelli Angelo e Guido Caffi, il non sempre fortunato Lino Caprioli, Luciano Lazzari, Michele Licheri, Gianfranco Loda, che riusciva a svolgere il suo ruolo di direttore sportivo nazionale della Scuderia pur abbinando un'assidua presenza da pilota in numerose gare. Fra i piloti più attivi dell'anno vanno ancora citati Mosè Marchionni, Luigi Moreschi, Everardo Ostini, Enrico Pasolini, Luciano Rassega, Bruno Riccardi, Ricciardo Ricci, Diego Ritucci, G. Carlo Sala, Sandro Uberti, Ferruccio Zanardelli.

Intanto la Scuderia cominciava ad attrarre piloti anche da altre regioni, che chiedevano di poter far parte di questo sodalizio e portare le insegne di Brescia Corse in tante gare. Negli anni successivi la pattuglia più nutrita dopo i bresciani divenne la piemontese con Berruto, Mola, Pilone, Taramazzo, Monticone, Bersano, Fossati ed altri ancora, ma come non ricordare i toscani Lastraioli "York", Zuccoli e Truci; i siciliani Latteri, Todaro, Catalano, Faraci; i veneti Tabacchi, Amighini, Anzeloni, Cardì; il sardo Locci. Non c'era regione italiana non rappresentata dallo scudetto bianco-azzurro.

Titoli tricolore

Guarneri, Amighini e Piergiorgio Poggi furono premiati all'inizio del 1969 per il rispettivo titolo tricolore conquistato nella stagione precedente. Del pari veniva premiata la Scuderia per la conquista del titolo di Campione italiano di Velocità e del Trofeo della Montagna.

Brescia Corse iniziò la sua attività dell'annata 1969 con una fortunata spedizione a Puerto De La Cruz nelle Isole Canarie dove si affermò Ennio Bonomelli su Porsche 911 R 2000: direttore sportivo della trasferta era Remo Cattini. L'annata si concluse con un nuovo bilancio sportivo in positivo.

Tra le scuderie italiane Brescia Corse vinse il Campionato di Velocità e si piazzò seconda nel Campionato GranTurismo mentre Piergiorgio Poggi e G. Battista Guarneri conquistarono due titoli italiani individuali e Gigi Taramazzo occupò il posto d'onore nel Trofeo europeo della Montagna. Nel parco macchine era entrata anche una Abarth 2000 Sport.

Nel 1970 il popolare Marsilio Pasotti ("Pam"), da molti anni beniamino delle folle bresciane, rientrò a far parte della Scuderia Brescia Corse e la sua classe

non tardò a portare risultati positivi: primo di classe alla Targa Florio, vinse per i colori bianco-azzurri la Scalata al colle della Maddalena, la Bolzano-Passo della Mendola e la salita del Monte Bonifacio. Franco Pilone, al volante dell'Abarth Sport 2000, collezionò a sua volta sei vittorie assolute e mancò di un soffio la conquista del Campionato europeo della Montagna.

Particolarmente opportuno a questo punto rimarcare che il bravo Marsilio Pasotti si rivelò, nel complesso, uno dei migliori piloti bresciani sia per le gare su pista sia per le cronoscalate, e anche uno dei più corretti ed altruisti. Nel 1977, all'ultima edizione della Targa Florio, in coppia con Luigi Moreschi su Porsche Carrera, rinunciò ad un quasi sicuro posto sul podio per fermarsi a soccorrere i piloti coinvolti nel tragico incidente che avrebbe portato alla sospensione della corsa. La Osella del marchigiano Ciuti, uno dei favoriti alla vittoria finale, arrivata nei pressi di Buonfornello perdeva aderenza iniziando una serie di piroette che falciarono un gruppo di tifosi. La gara fu interrotta al quarto giro, e quell'incidente chiuse definitivamente la mitica Targa Florio, nata settantuno anni prima. "Pam" e Moreschi, attardati dai soccorsi che loro stessi prestarono ai feriti, si classificarono al settimo posto assoluto.

Un vero record

Nel 1970 gareggiò per i colori bresciani anche Edoardo Lualdi che conseguì una vittoria assoluta. Il suo compagno di scuderia "Noris" (Giacomo Moioli), peraltro, ne collezionò cinque: a Tolmezzo, Bormio, Malegno, Monza, Nevegal, sempre su Porsche 908.

La collana più ricca di successi fu però appannaggio di Luigi Moreschi che si fregiò, in una stagione smagliante, di ben 12 vittorie di classe: un vero record. Quale premio per la sua brillante attività la Scuderia gli mise a disposizione un'Abarth 2000 sport con la quale partecipò tra l'altro, in coppia con "Pam", alla Mille chilometri austriaca, valevole per il Campionato mondiale Marche dove la coppia bresciana conseguì l'ottavo posto assoluto. Fu una delle poche volte che una Abarth 2000, progettata più per gare in salita che di durata, finì una 1000 km.

L'annata 1970 si concluse con un nuovo titolo tricolore: Brescia Corse conquistò il Campionato italiano della Montagna messo in palio dalla Federazione scuderie mentre Luigi Moreschi si aggiudicò a sua volta il titolo tricolore individuale nel Trofeo della Montagna Sport.

Collana di successi

Nella stagione 1971 Brescia Corse contò 440 partecipazioni a 120 gare in Italia e all'estero. E che non si sia trattato di una presenza "tanto per far numero", bensì di successi concreti lo dimostrano i risultati

conseguiti e cioè: un Campionato italiano per merito di Carlo Facetti (in prestito dall'Alfa Romeo) nella categoria sport prototipo 2000, un Campionato velocità della Federazione scuderie, due coppe CSAI ancora per merito di Facetti e di Aldo Bersano ed una collana di ben 16 vittorie assolute delle quali cinque siglate da Facetti, che evidentemente viveva una stagione eccezionale, quattro da Franco Pilone, due per ciascuno da parte di "Pam" e di "Noris", e una di Sergio Zerbini, Antonio Zadra e Mario Casoni.

Alla riunione di Gardone Riviera per la distribuzione dei premi, particolarmente festosa quell'anno, il presidente Alfredo Belponer ebbe parole di sentito riconoscimento per piloti e collaboratori ed in particolare per il suo vice Antonio Bignami e per il direttore sportivo Gianfranco Loda.

Veniva anche salutato il rientro nella cerchia degli amici di scuderia del pilota Sandro Uberti. Purtroppo Uberti, durante la sua terza gara della stagione, rimase vittima di un pauroso incidente al Gran Premio di Brno in Cecoslovacchia che lo costrinse ad abbandonare l'attività sportiva. Il pilota bresciano aveva dimostrato, nel corso della sua rapida carriera, doti di grande positività e di calcolato coraggio meritandosi l'inserimento nella squadra ufficiale dell'Autodelta.

La Ferrari 512

La stagione 1971 segnò anche l'ingresso nel parco macchine di una vettura eccezionale, la Ferrari 512 M, acquisto personale (come sempre) del presidente Belponer. La macchina costò 27 milioni di lire, a cui si aggiunsero 15 milioni per i ricambi e altri 4 milioni per

La Lamborghini Miura P400 Jota

Nel 1970 il collaudatore della Lamborghini Bob Wallace ricevette l'incarico di sviluppare una versione da competizione della Miura. Wallace utilizzò come base una Miura S (telaiò N° 5084) utilizzata per i test che aveva già percorso 20.000 km. Sostituì il telaio con uno più rigido, fabbricato appositamente in lamiera ed elementi tubolari, su cui vennero montate sospensioni Koni da competizione e freni a disco auto ventilanti. Sul motore vennero installati quattro carburatori Weber 46 IDL e il rapporto di compressione fu aumentato da 10,4:1 a 11,5:1. In questo modo la potenza massima raggiunse i 440 CV a 8500 giri/min. Buona parte della carrozzeria venne rimodellata con pannelli in Avional, le griglie sugli sfoghi del radiatore rimosse e i finestrini in vetro sostituiti con elementi in plexiglas, il tutto per ridurre il peso dell'auto fino a 890 kg, 150 in meno della Miura S. Esteriormente era riconoscibile per i passaruota posteriori allargati (per far posto a ruote larghe 12 pollici), per i due grossi baffi anteriori che aumentavano la deportanza e per i fanali incassati coperti da calotte in perspex. La vettura fu battezzata Jota, ovvero la pronuncia spagnola della lettera J (nel regolamento F.I.A. l'allegato J stabilisce le specifiche delle auto da competizione). In realtà, vista la tradizionale avversione di Ferruccio Lamborghini per le gare, l'auto divenne un laboratorio su cui sviluppare soluzioni

destinate ai futuri modelli stradali. Molti particolari della Jota furono infatti trasferiti sulla successiva Miura SV lanciata nel 1971.

Finito il periodo di sperimentazione l'auto, come da consuetudine in quegli anni, venne messa in vendita e l'incarico fu affidato alla concessionaria LamboCar di Milano, di proprietà del marchese Gerini amico di Ferruccio Lamborghini fin dai tempi della gioventù. La macchina venne offerta a Alfredo Belponer, di cui era nota la passione per le auto veloci e l'acquisto venne definito telefonicamente. Belponer, tuttavia, non ebbe mai il piacere di guidarla: poco prima della consegna, infatti, la Jota fu coinvolta in un pauroso incidente e irrimediabilmente distrutta nell'incendio che ne seguì. In seguito, su richiesta di clienti, la Lamborghini modificò alcune SV con specifiche simili alla Jota. Queste auto erano identificate con la sigla "SVJ". I numeri di telaio delle Miura modificate in fabbrica sono 4860, 4934, 4990, 5090 e 5100. Altre Miura furono modificate da officine esterne, a volte con la collaborazione di dipendenti ed ex dipendenti Lamborghini. In ossequio alla volontà di Ferruccio Lamborghini, nessuna Miura partecipò mai ufficialmente a competizioni di velocità. Le poche apparizioni sui campi di gara si dovettero a piloti privati, i più celebri dei quali furono Gerhard Mitter e Marcello Gallo.

le gomme (la Ferrari forniva infatti le macchine non gommate), per un esborso complessivo di 46 milioni, una cifra enorme.

Una curiosità: questa "abitudine" della Scuderia di fare sempre da sé fu evidenziata in un'orgogliosa precisazione pubblicata su *Autosprint* del 19-26 aprile 1971 (a pag. 50), in cui si rivendicava l'autonomia finanziaria, e il fatto di non aver mai chiesto denaro alla CSAI.

Il debutto della 512 M fu affidato a "Pam", alla Coppa Interserie di Imola, dove il pilota ottenne un buon piazzamento. In seguito "Pam" sulle strade di casa alla scialata del colle della Maddalena, alla guida della più agile Abarth 3000 Sport Prototipo, con una salita irruente ma controllata faceva sua la vittoria assoluta, stabilendo inoltre il nuovo record della corsa detenuto per alcuni anni dal pilota ufficiale dell'Abarth Peter Schetty.

Dopo questa brillante affermazione seguirono piazzamenti di rilievo alla 1000 Km d'Austria e alla 200 Miglia di Norimberga. "Pam" con la Ferrari 512 M diede infine spettacolo ai fans di casa conquistando il Trofeo Vallecamonica. Buoni risultati considerando che la Ferrari doveva affrontare avversari come la Porsche 917, contro cui, generalmente, nulla si poteva.

In primavera a far parte del garage di Belponer avrebbe dovuto entrare anche un'altra magnifica vettura, una particolare Lamborghini Miura detta Jota (vedi approfondimento a parte). La macchina fu consegnata a Brescia il 12 aprile 1971 alla concessionaria Interauto di proprietà di Enrico Pasolini che era un pilota della Scuderia oltre che amico personale di Belponer. Pasolini, insieme ad un suo collaboratore di nome Pedrinelli, decise di provare l'auto sulla tangenziale di Brescia che, completata ma non omologata, non era ancora aperta al traffico e veniva utilizzata come pista di prova. Pasolini come pilota era, come si suol dire, "un bel manico" con risultati prestigiosi nel suo palmares: nonostante questo, sul filo dei 230 km/h la vettura decollò, si avvitò su sé stessa due o tre volte, picchiò a destra e a sinistra e quindi finì in un prato. Pasolini e Pedrinelli ne uscirono acciaccati ma vivi, cosa non scontata, ma la macchina no, anche perché dopo pochi istanti prese fuoco e si distrusse completamente. Belponer non l'aveva ancora vista... Per farsi perdonare, raccontano le cronache, Pasolini cedette a Belponer, a parziale rimborso, una Maserati Mexico.

Nel corso della stagione 1971 iniziava la sua ascesa un altro pilota della Scuderia, Vincenzo Cazzago (che aveva cambiato l'anno prima il suo pseudonimo, da "Moxee" a "Pooky"). Cazzago si era posto come obiettivo principale la conquista del Challenge europeo del Turismo. Il pilota bresciano disponeva di un'Alfa Romeo GTA 1300 aggiornata dall'Autodelta. Purtroppo però la sua stagione non fu fortunata. Al Trofeo d'Austria, mentre tallonava le due vetture ufficiali dell'Alfa, incappò in una paurosa collisione contro un masso caduto in mezzo alla pista dalla

scarpata sovrastante. Invece in Cecoslovacchia per un improvviso acquazzone che lo sorprendevo mentre non aveva ancora fatto in tempo a montare le gomme da pioggia, ebbe un incidente durante le prove e fu costretto a dare forfait quando aveva già realizzato il secondo miglior tempo.

Tuttavia non mancarono successi e piazzamenti: "Pooky" fu primo di classe con la Porsche alla Scalata della Maddalena, e ancora primo classificato nella classe 2000 Sport e quinto nella graduatoria assoluta alla 1000 Km d'Austria disputata con una Porsche 910.

Crisi superata

La stagione '72 cominciò con una crisi interna in seguito a una temporanea mancanza di intesa con i piloti bresciani di maggior rango. All'inizio dell'anno la Scuderia Brescia Corse emise un comunicato nel quale annunciava che, constatata la indisponibilità dei piloti bresciani, avrebbe attuato in collaborazione con la Osella di Torino un programma assai impegnativo, e cioè la partecipazione al Campionato italiano della Montagna con il pilota Franco Pilone su Lola 2000; la partecipazione al Campionato italiano assoluto sport con Carlo Facetti, anch'egli su Lola 2000 ed infine, la disputa del Trofeo europeo Marche con i piloti Arturo Merzario e Toine Hezemans. Inoltre Brescia Corse avrebbe attuato i normali programmi per le categorie turismo e granturismo.

Per fortuna la crisi nei rapporti con i piloti concittadini si superò presto.

Nel garage della Scuderia, grazie al solito acquisto del presidente, arrivò una Pantera De Tomaso semi ufficiale destinata alle gare del Campionato europeo GT, con piloti designati "Pooky" e Casoni.

La stretta collaborazione con la Autodelta permise alla Scuderia di poter utilizzare in alcune gare una Alfa Romeo 33/2, modello vecchio ma ancora performante, giunta a Brescia con una formula tipo "noleggio". Questa vettura con le insegne della Scuderia prese il via ad alcune gare tra cui Targa Florio, Vallelunga, Zwelteg e servì come banco prova per una scelta ancor più prestigiosa.

Il consuntivo dell'annata 1972 vide di nuovo affermazioni ripetute dei piloti di casa, con 128 primi posti di classe conseguiti dai colori bianco-azzurri. In particolare vanno sottolineate le cinque vittorie assolute di Arturo Merzario (Abarth-Osella 2000), il successo di "Noris" a Bormio (Porsche 908), le due vittorie di Facetti nella Coppa Sila e a Popoli con l'Abarth Osella 2000, le due affermazioni di Pasolini (il distruttore della Lamborghini Jota) con l'Abarth 1000 nonché i successi di "Pam", di Locci e di "Pooky" il quale aveva modo di confermare le promesse della sua statura di pilota emerse nella stagione precedente.

In totale la stagione 1972 si concluse per Brescia Corse con 499 presenze di suoi piloti in gare in Italia ed

all'estero. Con la Abarth Osella Arturo Merzario si aggiudicò il Campionato Europeo 2000 Sport. A ricordo di questo splendido risultato nello scudetto di Brescia Corse fu inserita una banda blu con 13 stelle dorate, simbolo dell'Europa.

Ma a questi grandi successi si contrappose la tragica scomparsa di "Noris" (Giacomo Moioli), che alla fine di agosto nel corso delle prove del Trofeo Valcamonica (Cronoscalata Malegno-Borno), gara di casa di cui aveva già vinto due precedenti edizioni, per cause mai chiarite perse il controllo della sua Porsche 908 e volò nella scarpata sottostante perdendo la vita.

Con l'Alfa 33

All'inizio della stagione 1973 il direttore sportivo Gianfranco Loda annunciò l'acquisizione di una Alfa Romeo 33 TT3 con la quale la Scuderia avrebbe partecipato alle gare valide per il Campionato mondiale Marche. Anche in questo caso la vettura era stata acquisita grazie al personale e concreto intervento del presidente Belponer. Responsabili della gestione dell'Alfa 33 venivano nominati per la parte tecnica l'ing. Maurizio Siena e per la parte agonistica Sandro Uberti. Non era alla portata di tutte le Scuderie affrontare con le proprie forze le gare del Campionato Mondiale Marche...

Questa presenza di grande prestigio fu resa possibile grazie anche alla sponsorizzazione offerta dalla industria Armi Beretta che decise di affiancare il proprio nome a quello di Brescia Corse.

Nuovi primati

I risultati dell'annata 1973 registrarono un numero record di partecipazioni: 741 presenze in 141 competizioni nazionali ed internazionali, che avevano portato a 134 successi di classe.

Si trattava di un bilancio davvero eccezionale. Letto in dettaglio, l'Albo d'oro 1973 di Brescia Corse registrava quindici vittorie assolute, tra le quali due di "Pam" nelle corse di casa, cioè al Trofeo Valcamonica ed alla Maddalena, due dell'ormai affermato Vincenzo Cazzagò, tre di Gianfranco Trombetti, due di Mario Litrico, ed una ciascuno di Stefano Bettoni, Enzo Santucci, Romano Bartoli, Luciano De Gregorio, Mario Casoni, Franco Locci. La Scuderia poteva così fregiarsi di due nuovi Campioni italiani con la brillante stagione di Rino Amighini e Silvio Artina mentre si aggiudicava numerose coppe CSAI, equivalenti ad altrettanti titoli nazionali, per merito ancora di "Pooky", Artina ed Amighini nonché di Pierantonio Bandini, Maurizio Lastraioli ("York"), Giuseppe Tambone ("Tambauto") e Giovanni Borri.

Alla premiazione, che questa volta si svolse nel corso di un meeting conviviale a Gussago, il dottor Belponer ringraziò piloti, collaboratori e "sponsorizzatori" (termine degli Anni Settanta ormai desueto per indi-

care gli sponsor), con evidente riferimento alla Armi Beretta ed all'Alfa Romeo che aveva favorito la partecipazione di "Pam", Facetti e Zeccoli alla 24 Ore di Le Mans. Belponer sottolineava che *"ad una larga messe di risultati purtroppo non aveva corrisposto una eguale considerazione da parte delle autorità sportive e della stampa nazionale"*.

L'inizio del crepuscolo

Dal 1973 l'Italia fu stretta nella morsa della crisi petrolifera e furono introdotte le famose domeniche a traffico ridotto e anche l'attività agonistica fu fortemente penalizzata. Le gare in salita, allora molto in voga, furono annullate una dopo l'altra. Nel 1966 erano state circa settanta le salite disputate; nel 1970 scesero a poco più di cinquanta. Nel 1974 furono solo venticinque.

Le case automobilistiche italiane denunciarono un calo delle vendite che andava dal 55% dell'Alfa Romeo all'ottanta per cento della Lancia.

A questo si aggiunsero per Belponer notevoli problemi finanziari personali, perché l'azienda di cui era proprietario entrò in crisi e nell'anno successivo fallì, con gravissime conseguenze per il suo patrimonio.

In un contesto del genere, l'inizio della stagione 1974 fu particolarmente difficile, con i piloti della Brescia Corse assenti dalle prime competizioni.

A questo si sommò in estate un altro grave problema, riassunto da una breve nota apparsa su Autosprint del 27 agosto 1974, dal titolo "I piloti bresciani scioperano?" Il testo dell'articolo diceva: *"Aria di contestazione tra la scuderia bresciana, in vista dell'unico appuntamento rimasto con le cronoscalate della zona, cioè la Malegno-Borno dell'8 settembre. Pare infatti che, per serie e profonde divergenze con la politica dell'AC di Brescia, la Scuderia Mirabella e la Scuderia Brescia Corse abbiano deciso di far disertare in massa ai loro iscritti il tradizionale appuntamento con la cronoscalata della Valle Camonica"*.

La polemica veniva ripresa anche nel fascicolo successivo del 3 settembre 1974. Il giornale riportava che *"La defezione dei soci delle scuderie bresciane, la Brescia Corse e la Mirabella Mille Miglia, dall'unica gara rimasta nel calendario dell'AC di Brescia, la Malegno-Borno, è ormai definitiva. I rappresentanti delle scuderie hanno inviato al sindaco ed al presidente della Pro-Loco di Borno una lettera in questo senso, nel quale si tiene anche a ribadire che quello dei piloti bresciani non è un "no" alla Malegno-Borno, gara che anzi ha sempre raccolto moltissimi consensi, ma è un "no" all'attuale andazzo in seno all'AC cittadino. In previsione delle elezioni all'AC Brescia, le scuderie avevano chiesto che nel Consiglio fossero inseriti un paio di rappresentanti dello sport militante, e che la commissione sportiva fosse più attiva."* In chiusura il redattore si chiedeva sconsolato a cosa fossero costretti piloti e scuderie per cercare di strappare dall'immobilismo un Automobile Club una volta glorioso.

Non fu un avvenimento molto grave in sé, ma lo fu come avvisaglia di un profondo malessere che toccava in quei mesi l'automobilismo sportivo bresciano, il che non poté non avere pesante influenza sulle sorti della Scuderia.

Lo stesso Vigliani commentava, sulla consueta "Antologia Brescia Corse 1973": *"Lo sport automobilistico non attraversa un momento minuscolo. Le difficoltà sono molteplici, di ordine generale e di ordine contingente. Le diagnosi del male oscuro che mortifica da vari anni l'attività agonistica conducono a conclusioni di vario genere: regolamenti poco consoni alla realtà umana delle giovani leve di piloti e alla realtà tecnica delle macchine disponibili; spese di partecipazione crescenti, che rendono il più delle volte proibitivi l'acquisto e la gestione di una macchina da corsa, scarso appoggio da parte di chi detiene i poteri sportivi, atteggiamenti burocratici sempre più ostili per ottenere l'agibilità dei percorsi di gara. Non mancano medici e referti al capezzale dello sport automobilistico malato. Mancano invece, a nostro avviso, uomini dalla passione autentica, mecenati nel senso nobile del termine, promotori disinteressati e spontanei. Forse perché i tempi sono cambiati. Perciò fa spicco – come un'eccezione luminosa – il caso di Brescia Corse che ha rappresentato in tutti questi anni un punto di riferimento chiaro nel panorama confuso dell'automobilismo italiano.*

La scuderia dai colori bianchi azzurri si è conquistata un prestigio indiscusso ed una rinomanza internazionale solo e perché a sorreggere lo slancio dei piloti c'è sempre stato l'apporto concreto, distaccato da ogni secondo fine e alieno da ogni falso scopo, del presidente Alfredo Belponer e dei suoi amici e collaboratori riuniti nel consiglio del sodalizio. Uomo riservato e schivo quanto positivo nei suoi interventi, Belponer è diventato un personaggio dell'automobilismo internazionale senza alzare mai la voce – nemmeno in senso traslato – senza perdere compostezza, senza abdicare a una linea di signorilità che, alla distanza, ha dato i suoi frutti. Del dottor Alfredo Belponer si può ben dire che ha preferito esprimersi con la potenza e l'urlo dei motori affidati ai suoi piloti piuttosto che con la retorica delle belle parole pronunciate a vuoto. Il tempo che passa conferisce dimensioni più vere alla statura degli uomini e alla entità delle cose che hanno saputo fare. Nello sport bresciano la scuderia di Belponer e dei suoi collaboratori – vista in prospettiva – ha rappresentato – come tuttora rappresenta – un ponte ideale di continuità da un passato che si chiama Mille Miglia a un presente che deve essere degno di una tradizione da non dimenticare. Vittorie assolute in decine di gare, in Italia e all'estero, titoli tricolori rinfrescati di anno in anno, partecipazioni a gare blasonate in Italia e all'estero con macchine e piloti di prestigio, valorizzazione di piloti giovani e di firme sicure: ecco quanto ha fatto Brescia Corse per il nome della città che rappresenta, e per il semplice ma pulito ideale dello sport".

La fine della grande avventura

Qualcosa si era irrimediabilmente rotto, e l'epopea della Scuderia Brescia Corse stava per concludersi.

Le cause furono molte: alcune sono quelle sopra descritte, altre sono probabilmente da imputare alle difficoltà finanziarie nelle quali incorse Belponer. Altre ancora sono da ricercare nei cambiamenti in atto nel mondo dell'automobilismo. I bresciani erano molto legati ad un automobilismo sportivo di tipo classico. Mentre, sull'onda dei successi della Lancia con Sandro Munari, in Italia era scoppiata una fortissima passione per i rally, i piloti bresciani, salvo poche eccezioni, continuavano a puntare sulla pista e sulle corse in salita. Nel 1976, anche a Brescia avvertirono il fascino di questa disciplina e l'Automobile Club iniziò a progettare un rally che, con il nome di Rally 1000 Miglia, sarebbe stato disputato per la prima volta l'anno successivo. La Scuderia riscosse ancora molti successi nel 1975, ma qualcosa si stava incrinando, come si intuisce dall'antologia di quell'anno – come sempre stampata nei primi mesi dell'anno seguente – povera di notizie e scarsa di pagine. Sarà l'ultima pubblicazione della Scuderia Brescia Corse.

Il settimanale Autosprint, nel fascicolo del 18 maggio 1976, riportava un articolo dal titolo "Brescia per 4 (con Rally e Jolly)", con l'occhiello che annunciava: "Fiocco Azzurro doppio di Scuderie Leonessa". Il testo proseguiva dicendo: *"Due scuderie automobilistiche, grandi e famose, evidentemente non bastavano alla Leonessa d'Italia, che nel campo delle corse fa veramente la parte della "leonessa" nel Nord Lombardia. Oltre alla Mirabella Mille Miglia e alla Brescia Corse sono sorti in questi giorni altri due sodalizi: la Brescia Rally, con un impegno spiccatamente rallystico, e la Brescia Jolly, una strana sigla tra due nomi di scuderie forse tra i più noti in Italia. L'idea viene naturalmente da tre bresciani, transfughi dalla Brescia Corse che pare non essere così attiva come in passato: si tratta di Sandro Uberti, delegato CSAI per la regione Lombardia, Vincenzo Caszago meglio noto come "Pooky", e Giovanni Anzeloni.*

I primi due facevano parte del consiglio direttivo della Brescia Corse, poi dopo chiari dissensi con il resto di tale summit si sono decisi a fondare un nuovo sodalizio, che si reggesse su altre basi che non fossero il mecenatismo, aggiornando l'organizzazione con una autogestione manageriale, insomma basata su moderni criteri di conduzione. La scuderia, che ha debuttato al Trofeo Caracciolo con le proprie scritte sulla Osella PA 4 di "Pooky"-Anzeloni, consta per ora di quindici elementi, tutti abbastanza giovani che svolgono attività soprattutto con le turismo, GT, sport e nel trofeo Alfasud. Ma molti altri sono attesi, specie tra i piloti bresciani tra i quali pare aleggi un certo malcontento. Per ora la Brescia Jolly non offre la luna nel pozzo, come altri sodalizi promettevano sino a qualche tempo fa: solo un sicuro aiuto e un amichevole appoggio per le gare nazionali alle quali i suoi piloti prenderanno parte. Naturalmente tutto è ancora imbastito in maniera non definitiva: per ora la sede sociale è presso la concessionaria Alfa Romeo Rocchi e Uberti ma si sta già parlando di una sede definitiva, soprattutto appena si riusciranno ad avere le adesioni di un buon gruppetto di giovani,

sui quali fondamentalmente Uberti e Caszago puntano le loro speranze, e che compatibilmente con le capacità della neonata scuderia saranno i destinatari di tutti gli aiuti possibili". Come chiaramente scritto, entrambe le scuderie nacquero per iniziativa di piloti e dirigenti provenienti da Brescia Corse, e questo non poté non ferire profondamente Belponer, che si sentì tradito proprio da chi riteneva di aver agevolato e favorito. Anche l'enfasi sui giovani che decidevano di dare una impostazione manageriale non basata sul mecenatismo sembrava voler mettere in discussione proprio il suo operato, con cui appena dieci anni prima si era voluto a sua volta contrapporre ad un ambiente sportivo percepito come "vecchio". Decise nel giro di poco di mollare tutto, e di ritirarsi a vita "privata" nell'unica villa che gli era rimasta del suo immenso patrimonio immobi-

liare, a Marina di Pietrasanta. Infatti divenne in breve tempo evidente che negli anni tutte le acquisizioni di vetture da sogno messe a disposizione dei piloti della Scuderia erano state fatte da Belponer a scapito della vendita un poco alla volta di tutte le sue proprietà. Alfredo Belponer, un grande sognatore accomunato nel destino a quello che fu Vincenzo Florio. Nel 1976 terminò l'attività sportiva della Scuderia, che fu sciolta definitivamente il 20 maggio 1979. Ma la storia della Brescia Corse, per quanto gloriosa, non finì lì. Nel 1993 un gruppo di appassionati bresciani, capeggiati da Ugo Gussalli Beretta (già Vicepresidente della Scuderia nel 1965), decise di resuscitarla, e coinvolsero ancora una volta Belponer, che acconsentì all'utilizzo del logo e del nome, e ne fu Presidente Onorario fino alla morte, avvenuta nel 2009.

Il milione all'anno per gli scudetti da regalare

intervista di Manuel Vigliani su "Autosprint", anno XII, n. 2, 10-17 gennaio 1972

Nonostante un bilancio maiuscolo, la Scuderia Brescia Corse continua a mantenere il suo stile che consiste nel vivere nell'ombra. Il sodalizio non ha eguali in Italia per consistenza sportiva e per entità di presenza agonistica, ma forse pochi club come la Brescia Corse sono contrassegnati dal marchio della discrezione.

Questo stile rispecchia la personalità del presidente, Alfredo Belponer.

Questi raccolse attorno a sé alcuni appassionati, fondò una Scuderia e continuò a presiederla, ad animarla e in parte a finanziarla con grande entusiasmo. Belponer è un industriale quarantenne laureato in scienze economiche, compartecipe di un'azienda che produce macchine da calze, proprietario di un consistente patrimonio immobiliare, e come lui confessa "ammalato di automobili".

Vive in una casa della periferia di Brescia, molto modesta all'esterno quanto raffinata all'interno.

Una parte della dimora del dottor Belponer è adibita esclusivamente al suo hobby. Poiché da quindici anni a questa parte nel garage di casa sono passate tutte le

automobili più prestigiose del mondo – e quando si dice tutte lo si intende in senso pieno – e poiché d'altro canto questo parco eccezionale non poteva estendersi all'infinito, Alfredo Belponer di ogni macchina più significativa passata nella sua collezione conserva raffinatissimi modelli riprodotti in scala dalle mani famose di Conti.

Tanto per stare all'attualità nel nitido garage di casa Belponer si trovano attualmente allineate una Maserati Ghibli, una Rolls-Royce, una Ferrari GTC (uno dei primi modelli consegnati in Italia), una Ferrari Dino, una Lamborghini Espada, una Mercedes 6.3 e una delle poche Aston-Martin vendute quest'anno nel nostro Paese. Rompendo una regola che è quella di parlare di sé il meno possibile, Alfredo Belponer ci ha ricevuto nel suo studio per una conversazione confidenziale.

- Qual è stata – gli chiediamo – la sua più grande soddisfazione da quando lei ha deciso di entrare come presidente della Scuderia Brescia Corse nel campo dell'automobilismo sportivo?

- E' difficile condensare in una risposta breve tutto ciò

che la Scuderia Brescia Corse mi ha dato in questi anni. Lei conosce i nostri risultati del 1971, ma non sono molto dissimili da quelli dell'anno precedente, quando i nostri colori hanno conquistato in 72 gare effettuate in Italia e all'estero 20 vittorie assolute e 65 successi di classe. Mi ha fatto molto piacere nel '71 portare il nostro "Pam" al successo con la Ferrari 512 M nelle due gare bresciane, alla Maddalena e a Borno. Le affermazioni Internazionali sono di altro genere, hanno meno risonanza locale, ma alcuni risultati non posso negare che mi hanno ripagato dell'entusiasmo con cui lo e i miei consiglieri ci dedichiamo all'attività della Scuderia. Ritengo importante per esempio, l'aver conquistato con "Pam" e Casoni il quarto posto assoluto alla 1000 chilometri d'Austria. Un'altra giornata che ricordo con commozione è quella della Dodici ore di Sebring del 1967 quando, partecipando da privati con la nostra Ford GT 40, grazie a Maglioli e Vaccarella siamo arrivati quarti assoluti e primi nella categoria sport. Lei capisce che non posso dilungarmi oltre, perché è difficile condensare in una risposta anni di attività e centinaia di vittorie.

- Quali sono state le sue più grandi amarezze in questo arco di tempo?

- Nell'automobilismo sportivo le amarezze sono di ordine vario e io stesso sapevo bene di non potermi esimere dall'andare incontro a talune delusioni. Debbo dire che non abbiamo mai riscontrato, noi di Brescia Corse, alcuna partecipazione alla nostra attività da parte dell'ambiente ufficiale bresciano, se si eccettua qualche blando riconoscimento verbale. Forse questo è uno scotto da pagare da parte di chiunque cerchi nel proprio ambiente qualcosa di più di quello che normalmente dà la patria ai suoi profeti. E non è detto che gli esponenti sportivi nazionali siano stati più prodighi: niente o quasi niente. La nostra Scuderia si sente così isolata che il far da soli per noi è diventato ormai un punto di orgoglio. Certo che se avessimo un maggiore apporto finanziario e forse anche un supporto morale più confortante noi potremmo allargare ulteriormente la nostra partecipazione.

- Quali sono i piloti che ritiene rappresentino le punte di diamante di Brescia Corse?

- Rispondo così come mi viene, senza preoccuparmi di priorità formalistiche. "Pam", Casoni, Pilone, Facetti sono, pur con diversa propensione ai vari tipi di vetture e di gare, gli uomini che ci hanno dato e che ci daranno ancora i risultati più concreti. L'ambiente bresciano non offre grandi promesse. C'è ancora un netto divario tra "Pam" e gli altri che si stanno mettendo in luce e voglio ricordare Vimercati, "GI-BI", Guarneri, Cazzago.

Ci dispiace di aver visto immobilizzato da un incidente il forte e generoso Sandro Uberti e di aver visto abbandonare l'attività il promettente Caffi.

- Quali sono le difficoltà più rilevanti in questo sport?

- E' sempre più costoso avvicinarsi a un'automobile non dico da corsa ma per correre. Il prezzo delle vetture è quasi raddoppiato in pochi anni. Una 1000 Turismo Gruppo 2 si avvicina ai cinque milioni. E' un prezzo assurdo quando con dieci, dodici milioni si compra una due litri creata apposta per correre. Tutto ciò dipende in gran parte dalle aberrazioni consentite dai regolamenti: questo è un elemento che ostacola nuovamente i giovani.

- Può tracciare il bilancio per così dire "ordinario" della Scuderia Brescia Corse?

- Non ho nessuna difficoltà a farlo. Il nostro sodalizio è una srl iscritta presso il Tribunale di Brescia al numero 8118 del Registro delle Società. A seconda delle annate la gestione ordinaria oscilla tra i 20 e i 30 milioni, escluso l'acquisto delle vetture. Se si includono anche quelle la cifra aumenta.

Nel '71 avevamo per esempio la Ferrari 512 M, di proprietà personale del presidente, cioè del sottoscritto, che l'aveva data in gestione alla Scuderia, Questa macchina acquistata nuova di zecca è costata esattamente 27 milioni di listino (senza le gomme, perché non c'erano) più un'altra dozzina di milioni sono stati spesi per ricambi e assistenza.

- Come funziona la formula dell'apporto finanziario del presidente e dei consiglieri alle spese della Scuderia?

- C'è un consiglio composto di 13 membri più il presidente e il vice, che è l'amico Antonio Bignami. I consiglieri si tassano per una quota fissa di circa 400.000 lire all'anno; il resto della gestione grava tra me e il vice nella misura di due a uno. La nostra attività sportiva è coordinata da un direttore che è Gianfranco Loda e da una commissione la quale tra l'altro ha anche il compito di accreditare di volta in volta i premi, secondo una valutazione di merito e secondo la considerazione delle spese sopportate per partecipare alle varie gare. Alla premiazione annuale distribuiamo al più meritevoli un assegno con le somme che ciascun pilota si è meritato. I più attivi raggiungono anche cifre di una certa entità. Qualcuno alla prossima premiazione riceverà un assegno di oltre 1.500.000 lire. [...]

- Di tutte le spese che Brescia Corse sostiene in un anno, qual è la più "simpatica"?

- Il milione che spendiamo ogni anno per soddisfare le richieste del nostro scudetto che ci pervengono da tutte le parti d'Italia.

Testimonianze

Angelo Colosio

Gli esordi della Scuderia sono stati anni di entusiasmo e incoscienza. Io ho la tessera della Scuderia numero 4, mi sono iscritto al momento della fondazione. Il primo anno che ho corso è stato il 1964, avevo una Cinquecento elaborata Caffi. Allora il problema più grosso era proprio trovare preparatori abordabili: Poggi, Garavello e tanti altri erano fuori dalla mia portata. Per questo mi sono rivolto all'amico Caffi che mi ha elaborato una Cinquecento che già possedevo. Quello che facevamo noi giovani era intanto raggiungere la località della gara con la stessa macchina con cui si sarebbe corso, oggi è impensabile. Già la tariffa di diecimila lire della tessera era un problema per noi... però ho corso insieme a gente come Marsilio (PAM) che per noi più giovani era un mito. Lui aveva un piede maledetto che andava oltre i limiti, ma era invidiato da noi perché a differenza nostra che avevamo macchinette elaborate in casa, lui invece poteva avere anche una certa assistenza. Dunque l'invidia scaturiva non tanto per il piede ma perché aveva una bella macchina e i meccanici sempre pronti. Nei primi due anni della Scuderia la base del parco macchine era composta dai Cinquini, dalla 595, dalle Abarth otto e mezzo, non c'erano ancora dei grossi prototipi che sono venuti a partire dal 1965. Belponer era una persona squisitissima, a me non fece pagare la quota di iscrizione e per me era già un risultato. Si era creato un bel gruppo, unito dalla vera passione di correre, con Pasolini, con Caffi, con tanti altri, ci si trovava anche al di fuori delle gare e oggi questo è impensabile. Io doveti lasciare l'attività sportiva presto, perché scelsi di farmi una famiglia, e provvedere ad entrambe, la famiglia e la passione per le corse, non mi sarebbe stato possibile. Ma conservo ricordi bellissimi e mi piacerebbe tanto che tramite il Museo Mille Miglia si potesse dedicare un angolo anche alle due principali Scuderie bresciane, la Mirabella Milla Miglia e la Scuderia Brescia Corse e che ognuno di noi concorresse con

qualcosa... fotografie o altro. Conservo ancora, per esempio, l'invito ricevuto per la festa di premiazione all'Euronight di Gardone Riviera .. di questo biglietto allora la cosa che mi aveva preoccupato era la dicitura è gradito l'abito da sera... anche documentazione di questo genere può essere interessante, per mantenere il ricordo di queste scuderie.



Giovan Battista Guarneri

Ho conosciuto Belponer nel 1964 in occasione della fondazione della Scuderia; era una persona squisita che ha dato non solo capitali ma tutto se stesso al mondo dell'automobilismo. All'inizio la Scuderia era soprattutto una realtà bresciana, i primi piloti erano tutti di Brescia: poi man mano la sua capacità di attrazione si è allargata, sono arrivati piloti di Formula Uno, prototipi importanti, gare internazionali e anche oltreoceano. Belponer non diceva mai di no a chi gli chiedeva un aiuto anche finanziario: io devo a lui se ho proseguito la mia attività sportiva. Inizialmente infatti si corre perché si ha la passione ma se uno ha la ventura di vincere qualche gara la passione diventa dipendenza e le esigenze non smettono di crescere, è un pozzo senza fine in cui è molto facile farsi ingoiare. Senza il suo contributo non avrei assolutamente potuto continuare, i risultati che ho raggiunto sono stati merito suo. Ho provato per lui affetto e soprattutto tanta riconoscenza. Tutte le volte che conseguivo un buon risultato il mio pensiero andava a lui. Già dopo la prima vittoria mi venne l'idea di regalargli il trofeo che come valore intrinseco non era granché ma come valore affettivo e morale per me significava moltissimo. Belponer ne fu colpito e commosso, prima fu sorpreso e poi felice di questo omaggio, quasi si pavoneggiava più di me di questo mio primo trofeo, lui che in macchina non aveva mai corso.

Gli devo davvero molto: visti i miei risultati aveva caldeggiato in consiglio la mia promozione su una vettura ufficiale della Scuderia, così nel 1970 e 1971 mi misero a disposizione l'Abarth 2000 che usai sia nelle cronoscalate sia sulla pista. Feci coppia nelle gare in pista con Cazzago, con Bonomi "Raffy" al Mugello, e soprattutto con Marsilio "Pam" alla Targa Florio e a Zwelteg e altre gare ancora. Ricordo in particolare Marsilio, andava veramente forte, una vita bevuta tutta di un fiato, forse perché sapeva che sarebbe finita presto. Non aveva niente da invidiare ai piloti ufficiali; piccolo di statura ma con un piede di piombo.

Giovan Battista Guarneri, pilota della Scuderia dal 1965 al 1971 con lo pseudonimo "Gi.Bi". È stato Campione Italiano Turismo con Abarth 850 nel 1968 e 1969

Luigi Moreschi

Sono passato alla Scuderia Brescia Corse nel 1968, con i bresciani eravamo "cugini": essendo io nativo di Mantova, tutto sommato ero un vicino di casa. Belponer lo conoscevo solo di vista ma mi aveva sempre dato l'impressione di un vero signore, sia nei rapporti con noi ma anche quando parlava con i meccanici. Mi diedero la AMS, prima la 1000 e poi la 1300, e poi più avanti, in qualche occasione, anche le macchine ufficiali, l'Abarth, la Lola e anche la Porsche. Ho fatto coppia con parecchi dei piloti della Scuderia e mi sono sempre trovato bene con tutti. La gara che ricordo con più nostalgia è la Targa Florio, ne ho corse otto di cui cinque con le insegne di Brescia Corse, alcune in coppia con piloti della Scuderia: per esempio Pasotti (Pam), e quasi potevamo vincere, e "Patrizia" (Silvia Strobele), che viaggiava mica male anche lei su vetture AMS di sua proprietà. Ci trasferivamo in Sicilia un mese prima della gara e tutti i giorni provavamo in mezzo al traffico locale, una cosa impensabile ai giorni nostri, fino a che conoscevamo a memoria tutto il tracciato, di più, tutto l'asfalto, ogni curva, ogni dosso, ogni buca, ogni marciapiede. La Targa Florio è una gara che non perdona: se si sbaglia non c'è modo di recuperare, e tutto il lavoro va in fumo in un secondo. Per prepararsi ad una gara del genere vi erano piloti che provavano persino di notte. I siciliani poi sono uno spettacolo a parte. Dire tifo da stadio è riduttivo, chi non c'è stato o non l'ha visto non riesce neanche ad immaginare. Ma era tutto l'insieme che ne faceva una gara unica: i colori, i profumi, le urla, il rumore del motore, il sole, davvero una cosa indimenticabile. E poi tutti conoscevano la Brescia Corse: quando correvo per la Scuderia un sacco di appassionati mi chiedevano lo scudetto. Ancora oggi conservo alle spalle della mia scrivania, appeso al muro, uno scudetto enorme montato su un pannello di legno che mi venne consegnato l'anno in cui feci il record di 12 vittorie di classe nelle 12 gare a cui presi il via.

Luigi Moreschi, pilota della Scuderia dal 1968 al 1973. Ha disputato dal 1966 ad oggi 508 gare, con 210 vittorie di classe e 88 vittorie assolute. È stato Campione Italiano Montagna cat. Sport 1970

Albo d'Oro

Scuderia Brescia Corse

1965-1975

tratto da "La Freccia Rossa. Notiziario Ufficiale del Club Mille Miglia" del novembre 2014

1966

Campionati Italiani Piloti

Campionato Velocità

Categoria Turismo classe 500 cc: 1° Maurizio Zanetti

Categoria Turismo classe 700 cc: 1° Maurizio Zanetti

Campionato Bresciano

Trofeo Angelo Maifredi (S. Eusebio, Malegno Borno. Lumezzane): 1° Angelo Caffi

1967

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche)

Trofeo Montagna: 1° Scuderia Brescia Corse

Campionati Italiani Piloti

Campionato Velocità

Categoria Turismo classe 500: 1° Cesare Guzzi

Categoria Turismo classe 2000: Ennio Bonomelli

Campionato Bresciano

Trofeo Angelo Maifredi (S.Eusebio, Malegno Borno. Lumezzane): 1° "Noris" (Giacomo Moioli)

1968

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche)

Campionato Velocità: 1° Scuderia Brescia Corse

Trofeo Montagna: 1° Scuderia Brescia Corse

Campionato Gran Turismo: 2° Scuderia Brescia Corse

Campionati Italiani Piloti

Campionato Velocità

Categoria Turismo classe 500: 1° Cesare Guzzi

Categoria Turismo classe 600: 1° Pier Giorgio Poggi

Categoria Turismo classe 850: 1° "Gibi" (Gian Battista Guarneri)

Categoria Gran Turismo cl. 2000: 1° Ennio Bonomelli

Categoria Gran Turismo assoluto: 1° Ennio Bonomelli

1969

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche)

Campionato Velocità: 1° Scuderia Brescia Corse

Campionati Italiani Piloti

Campionato Velocità

Categoria Turismo classe 600: 1° Pier Giorgio Poggi

Categoria Turismo classe 850: 1° "Gibi" (Gian Battista Guarneri)

Trofeo Europeo Montagna: 2° Gigi Taramazzo

1970

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche)

Campionato Montagna: 1° Scuderia Brescia Corse

Campionati Italiani Piloti

Trofeo della Montagna: 1° Luigi Moreschi

Trofeo Europeo Montagna: 2° Franco Pilone

1971

Campionati Italiani Scuderie F.I.S.A. (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche)

Campionato Velocità Gruppo 5 e Gruppo 6 Sport Prototipi: 1° Scuderia Brescia Corse

Coppa C.S.A.I. Gruppo 6 Sport Prototipo

Classe 2000: 1° Carlo Facetti

Coppa C.S.A.I. Gruppo 4, Gran Turismo

Classe 1300: 1° Aldo Bersano

Coppa C.S.A.I. Turismo Speciale

Classe 600: 1° "York" (Maurizio Lastraioli)

Classe 700: 1° Enzo Santucci

Classe 1300: 1° Cosimo Turizio

Campionato Italiano Gruppo 6 Sport Prototipo

Classe 2000: 1° Carlo Facetti

1972

Campionato Europeo Marche Vetture Sport

Classe 2000: 1° Arturo Merzario

Trofeo d'Europa della Montagna

Gruppo 5 e Gruppo 7: 1° Franco Pilone

Coppa C.S.A.I. Sport

Classe 3000: 1° Arturo Merzario

Coppa C.S.A.I. Gran Turismo

Classe 1000: 1° "Nemo" (Camillo Spica)

Classe 1300: 1° Aldo Bersano

Coppa C.S.A.I. Turismo Speciale

Classe 600: 1° "York" (Maurizio Lastraioli)

Classe 700: 1° Enzo Santucci

Classe 1300: 1° Cosimo Turizio

Campionato F.I.S.A.

Gruppo 3, classe 1600: 1° "RB" (Roberto Bontempi)

Campionato Italiano Assoluto

2° Arturo Merzario

6° Carlo Facetti

7° Mario Casoni

8° Enrico Pasolini

8° Antonio Zadra

1973**Campionato Italiano sport**

Trofei Sport:

Classe 2000: 1° "Pooky" (Vincenzo Cazzago)

Campionato Italiano Gran Turismo Speciale

1° assoluto: Silvio Artina

Trofei Gran Turismo Speciale

Classe 1300: 1° Silvio Artina

Classe 3000: 1° Giovanni Borri

Campionato Italiano Turismo Speciale

1° assoluto: Rino Amighini

Trofei Turismo Speciale

Classe 600: 1° "Piero" (Pierantonio Bandini)

Classe 700: 1° "York" (Maurizio Lastraioli)

Classe 1000: 1° Rino Amighini

Coppa C.S.A.I. Sport

Classe 2000: 1° "Pooky" (Vincenzo Cazzago)

Coppa C.S.A.I. Gran Turismo

Classe 1300: 1° Silvio Artina

Classe oltre 2000: 1° Giovanni Borri

Coppa C.S.A.I. Turismo Speciale

Classe 600: 1° "Piero" (Pierantonio Bandini)

Classe 700: 1° "York" (Maurizio Lastraioli)

Classe 1000: 1° Rino Amighini

1974**Campionato Italiano Turismo Speciale**

1° assoluto: Rino Amighini

Coppa C.S.A.I. Turismo Speciale

Classe 700: 1° Giuseppe Palmieri

Coppa C.S.A.I. Montagna 1ª zona

Gruppo 5: 1° Giuseppe Savoldi

Vittorie Assolute: 7

Vittorie di Classe: 49

1975**Campionato Italiano Gran Turismo Gr.4**

1° assoluto: "Tambauto" (Giuseppe Tambone)

Campionato Italiano Sport Gr.5

Classe 1600: 1° Giovanni Anzeloni

Vittorie Assolute

ANNO	GARA	PILOTA	VETTURA
1965	Castell'Arquato-Vernasca	Nanni Nember	Ferrari 250 GTO/64
1965	Scalata Colle S. Eusebio	Nanni Nember	Ferrari 250 GTO/64
1965	Antignano-Monte Burrone	Nanni Nember	Ferrari 250 GTO/64
1965	Trofeo Lumezzane	Nanni Nember Oddone Sigala <i>ex aequo</i>	Ferrari 250 GTO/64 Ferrari 250 LM
1965	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	Angelo Caffi	Alfa Romeo Giulia Super
1966	Scalata Colle S. Eusebio	Mario Casoni	Ford GT40
1966	Coppa Trossi - Corsa al Santuario di Graglia	Angelo Caffi	Abarth 2000
1966	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	Mario Casoni	Ford GT40
1966	Coppa Luigi Fagioli	Mario Casoni	Ford GT40
1967	Pieve S. Stefano-Passo dello Spino	"Noris" (Giacomo Moioli)	Porsche Carrera 6
1967	Scalata Colle S. Eusebio	Mario Casoni	Dino 206 S
1967	Coppa Enna - Autodromo Pergusa	Nino Vaccarella Umberto Maglioli	Ford GT 40
1967	Castione-Passo Presolana	Mario Casoni	Dino 206 S
1967	Corsa della Castellana - Trofeo Orvieto	"Noris" (Giacomo Moioli)	Porsche 906 Carrera 6
1968	Castell'Arquato-Vernasca	"Noris" (Giacomo Moioli)	Porsche 906 Carrera 6
1968	Antignano-Monte Burone	"Noris" (Giacomo Moioli)	Porsche 906 Carrera 6
1968	Trofeo Chevron Coppa Luigi Feraboli (Accelerazione e km lanciato)	"Moxee" (Vincenzo Cazzago)	Porsche 911 2000

ANNO	GARA	PILOTA	VETTURA
1969	Circuito Puerto de la Cruz - Tenerife	Ennio Bonomelli	Porsche 911R 2000
1969	Scalata Colle S. Eusebio	Ennio Bonomelli	Porsche 906 Carrera 6
1969	Savona-Cadibona	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1969	Trieste-Opicina	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1969	Vittorio Veneto-Cansiglio	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1969	Course de côte Col de l'Orme (F)	Luigi Taramazzo	Abarth 2000 Sport
1969	Garessio_Colle S. Bernardo	Luigi Taramazzo	Abarth 2000 Sport
1969	Coppa B. Carotti	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1969	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1969	Cronoscalata del Monte Maddalena	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1969	Coppa Alpe del Nevegal	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1969	Castione-Passo Presolana	Giuseppe Schenetti	Porsche 906 Carrera 6
1970	Trofeo Schell - Monza	"Pal Joe" (Giovanni Palazzoli)	Fiat Abarth 1000
1970	Grand Prix de la Montagne Toulone-Coudoux (F)	Luigi Taramazzo	Abarth 2000 Sport
1970	Coppa del Chianti Classico	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1970	Coppa A.C. Verona - Monza	"Noris"(Giacomo Moioli)	Porsche 910 Carrera 6
1970	Coppa Trossi - Corsa al Santuario di Graglia	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1970	Course de côte Mont Doré (F)	Luigi Taramazzo	Abarth 2000 Sport
1970	Tolmezzo-Verzegnis	"Noris"(Giacomo Moioli)	Porsche 910 Carrera 6
1970	Bormio-Passo dello Stelvio	"Noris"(Giacomo Moioli)	Porsche 907 2400
1970	Freiburg-Schauinsland (D)	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1970	Bolzano-Passo della Mendola	"Pam" (Marsilio Pasotti)	Abarth 2000 Sport
1970	Trofeo Scarfiotti - Sarnano-Sassotetto	"Gibi" (G. Battista Guarneri)	Abarth 2000 Sport
1970	Bassano-Montegrappa	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1970	Salita Monte Boniaccio	"Gibi" (G. Battista Guarneri)	Abarth 2000 Sport
1970	Garessio_Colle S. Bernardo	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1970	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	"Noris" Giacomo Moioli)	Porsche 907 2400
1970	Cronoscalata del Monte Maddalena	"Pam" (Marsilio Pasotti)	Abarth 2000 Sport
1970	Coppa Alpe del Nevegal	"Noris"(Giacomo Moioli)	Porsche 907 2400
1970	Coppa Leopoldo Carri - Monza	Carlo Facetti	Abarth 2000 Sport
1970	Tolentino Colle Paternò	Edoardo Lualdi	Abarth 2000 Sport
1970	Coppa A.C. Torino	Franco Pilone	Abarth 2000 Sport
1971	Trofeo della Neve	Aldo Bersano	BMW 2002
1971	Course de côte d'Ampus-Dranguignan (F)	Franco Pilone	Abarth 3000 SP
1971	Coppa A.C. Piemonte	Franco Pilone	Abarth 3000 SP
1971	Course de côte de Montseny (F)	Mario Casoni	Porsche 908 3000
1971	Gran Premio della Repubblica	Carlo Facetti	Chevron B 19 2000
1971	Coppa del Chianti Classico	Franco Pilone	Abarth 3000 SP
1971	Coppa A.C. Verona - Monza	Sergio Zerbini	Porsche 910 Carrera 6
1971	Castell'Arquato-Vernasca	"Noris"(Giacomo Moioli)	Porsche 908 3000
1971	Trento-Bondone	Carlo Facetti	Chevron B 19 2000
1971	Bormio-Passo dello Stelvio	"Noris"(Giacomo Moioli)	Porsche 908 3000
1971	Altipiani di Asiago	Antonio Zadra	Lola T 210 2000
1971	Coppa Carotti Rieti-Terminillo	Franco Pilone	Abarth 3000 SP
1971	Cronoscalata Svolte di Popoli	Carlo Facetti	Chevron B 19 2000

ANNO	GARA	PILOTA	VETTURA
1971	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	"Pam" (Marsilio Pasotti)	Ferrari 512 M
1971	Trofeo Scarfiotti - Sarnano-Sassotetto	Carlo Facetti	Chevron 1300
1971	Cronoscalata del Monte Maddalena	"Pam" (Marsilio Pasotti)	Abarth 3000 SP
1971	Coppa Nissena	Carlo Facetti	Chevron B 19 2000
1972	Coppa G.T. e Sport - Monza	"Pooky" (Vincenzo Cazzago)	De Tomaso Pantera 5700
1972	Coppa della Sila	Carlo Facetti	Abarth-Osella 2000
1972	Bormio-Passo dello Stelvio	"Noris"(Giacomo Moioli)	Porsche 908 3000
1972	Camp. Europeo G.P. Dijon Circuito Prenois (F)	Arturo Merzario	Abarth-Osella 2000
1972	Camp. Europeo Coppa Città di Enna Autodromo Pergusa	Arturo Merzario	Abarth-Osella 2000
1972	Gran Premio di Misano	Arturo Merzario	Abarth-Osella 2000
1972	Cronoscalata Svolte di Popoli	Carlo Facetti	Abarth-Osella 2000
1972	Coppa M. Costa San Gregorio-Burcei	Franco Locci	Chevron B 21 2000
1972	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	"Pam"(Marsilio Pasotti)	Abarth-Osella 2000
1972	Cronoscalata del Monte Maddalena	Arturo Merzario	Abarth-Osella 2000
1972	Camp. Europeo Amoc Martini International Trophy,Silverstone (GB)	Arturo Merzario	Abarth-Osella 2000
1973	Trofeo Città di Orvieto	Gianfranco Trombetti	Abarth-Osella 2000
1973	Coppa Città di Misano – Camp. It. Sport	"Pooky" (Vincenzo Cazzago)	Lola T290 2000
1973	Bormio-Passo dello Stelvio	Stefano Bettoni	Chevron 1600
1973	Coppa Italia a Vallelunga	Mario Litrico	Alfa Romeo GTA 1300
1973	Coppa Olivari (Campuomu)	Franco Locci	Chevron B23
1973	Trofeo Vallecamonica Malegno-Borno	"Pam"(Marsilio Pasotti)	Alfa Romeo 33 TT3
1973	Cronoscalata del Monte Maddalena	"Pam"(Marsilio Pasotti)	Alfa Romeo 33 TT3
1973	Giro d'Italia	Mario Casoni/Piero Minganti	De Tomaso-Ovoro Pantera GTS Ford V8 5.0
1973	Memorial Bandini - Misano	"Pooky" (Vincenzo Cazzago)	Lola T290 2000
1973	Trofeo Texaco - Varano	"Lucien" (Luciano De Gregorio)	AMS 1000
1973	Coppa Leopoldo Carri - Monza	Enzo Santucci	Fiat 128 1150
1973	Coppa del Chianti Classico	Gianfranco Trombetti	Abarth-Osella 2000
1973	Coppa Nissena - Caltanissetta	Mario Litrico	Alfa Romeo GTA Junior
1973	Campionato Italiano - Vallelunga	Gianfranco Trombetti	Abarth-Osella 2000
1973	Coppa Umbria - Magione	"Bramen" (Romano Bartoli)	Porsche 911 Carrera
1974	Trofeo Tirrena - Vallelunga	Oscar Pedersoli	Formula Italia
1974	Coppa Umbria - Magione	"Tambauto" (Giuseppe Tambone)	Porsche Carrera RSR 2.9
1974	Trofeo Fagioli - Gubbio-Madonna della Cima	Gianfranco Trombetti	Osella PA 2 Abarth
1974	Trofeo Varano Melegari	Gianfranco Trombetti	Osella PA 2 Abarth 2000
1975	Coppa Città di Enna - Pergusa	Mario Casoni	Porsche 908/4 Turbo
1975	Coppa Campagnano -Vallelunga	Mario Casoni	Porsche 908/4 Turbo
1975	Coppa Nissena	Carlo Facetti	Lola Ferraris T290 2000
1976	Trofeo Morelli - Varano	Giovanni Anzeloni	Osella PA 3 BMW 2000
1976	Trofeo A.C. Parma - Varano	Giovanni Anzeloni	Osella PA 3 BMW 2000
1976	Bormio-Passo dello Stelvio	Giuseppe Savoldi	Abarth-Osella PA 3 1600
1976	Camp. Europeo GT - Misano	"Tambauto" (Giuseppe Tambone)	Porsche 934 B6 3.4 Turbo

LE MONOGRAFIE AISA

- 111 **Scuderia Brescia Corse**
Conferenza Aisa, Brescia, 7 novembre 2015
- 110 **La motorizzazione del dopoguerra**
Conferenza Aisa, Milano, 13 giugno 2015
- 109 **Fermo Immagine
La fotografia e l'automobile - 1900-1940,
Tazio Nuvolari e Pobiettivo**
Conferenza Aisa, Milano, 28 marzo 2015
- 108 **Lancia: uomini, tecnica, vittorie**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), 9 maggio 2014
- 107 **Giotto Bizzarrini: l'ingegnere costruttore**
a cura di Lorenzo Boscarelli
gennaio 2015
- 106 **Aerospecials - Automobili con motori
d'aereo prima e dopo Emilio Materassi**
Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e "Il Paese delle corse"
Auditorium di San Piero a Sieve
28 marzo 2014
- 105 **Passioni & Progetti - Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE Politecnico di Milano, 4 e 5 maggio 2013
- 104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**
Presentazione del libro di Alessandro Silva
Museo Mille Miglia, Brescia, 19 ottobre 2013
- 103 **Fermo Immagine
Ercole Colombo fotografa la Formula 1**
Conferenza Aisa, Milano, 30 novembre 2013
- 102 **Best of British - Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano
Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012
- 101 **Velocità e bellezza
La doppia sfida dei progettisti**
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari
Modena, 16 marzo 2013
- 100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia
Schio, 12 novembre 2011
- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto**
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella, il manager del rilancio Fiat**
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
Torino, 27 ottobre 2012
- 97 **Modena e Motori:
gli anni Cinquanta visti da lontano**
Kees van Stokkum, Graham Gauld
Rocca di Vignola, 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà - Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Adda (Piacenza), 8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile
cento anni di carrozzeria 1911-2011**
A. Sanna, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie
per la storiografia dell'automobile
Giornata in onore di Andrea Curami
ed Angelo Tito Anselmi**
Conferenza Aisa
Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato
(1933-1945)**
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi
Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
Settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa
in collaborazione con CPAE
Fiorenzuola d'Adda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa
in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA),
22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL
Tecnica corse storia**
L. Boscarelli, A. Curami, A. Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,
due vite per l'automobile**
con il patrocinio del Comune
di Volpago del Montello
Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille
il più grande prima del mondiale**
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana in collaborazione con CMAE
Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior
cinquanta anni dopo 1958-2008**
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi,
l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-CPAE
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy.
Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
**I progettisti della Fiat nei primi 40 anni:
da Faccioli a Fessia**
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza,
debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-CPAE
Palazzo Farnese, Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia
dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano
alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,
40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica
motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie:
l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano,
il grande progettista della Moto Guzzi**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix
e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca
prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni:
l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003

- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobatto
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobatto 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

AISA è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'AISA è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (marzo 2016)

Si ringraziano per la collaborazione Donatella Biffignandi, Mauro Negri e Aldo Zana.

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it