

# 90 ANNI | THE 1000 MIGLIA | EXHIBITION

## MITICHE AUTO DAL FASCINO SENZA TEMPO

### La terza classificata della Corsa torna in esposizione al Museo Mille Miglia

Brescia, 31 maggio 2017 - Con ancora tangibile il fango della corsa ma con il podio in pugno, la vettura **N. 94**, vero gioiello dell'automobilismo italiano, **l'Alfa Romeo 6C 1500 Gran Sport Testa Fissa (Zagato)** chassis 10814406 del 1933, torna al Museo Mille Miglia. La coppia Mozzi - Biacca della Scuderia Sports, supportata da Zagato e Chopard ha conquistato un **terzo posto assoluto** grazie ad una significativa rimonta. L'esposizione **90 Anni 1000 Miglia** si arricchisce così di un ulteriore valore aggiunto esponendo la vettura che ancora porta "sulla pelle" i segni della corsa.

Inaugurata il 4 maggio scorso, la mostra promossa da **Automotive Masterpieces** e dal **Museo Mille Miglia** con il patrocinio dell'**Automobile Club di Brescia** occuperà le sale del Museo fino al 7 gennaio 2018.

Non una semplice esposizione: il percorso è una sorta di viaggio nel tempo di questi fantastici gioielli. Grazie alla **sua forte connotazione tecnologica, infatti l'allestimento, grazie a pannelli interattivi, racconta la storia di ogni vettura, le gare a cui ha partecipato, le foto storiche. Una mostra 2.0 in grado di emozionare visitatori di ogni età, dai bambini alle prese con vetture straordinarie (quasi da cartoon, immaginarie ai nostri giorni) agli appassionati di tutto il bello che auto come queste riescono a riassumere. Genio di design, abilità tecnica, gioielli di meccanica a volte eccentriche**, tra cui spiccano **eccellenze del Made in Italy**. Un **racconto reale e interattivo**, che, alle automobili in esposizione, affianca totem touch screen, siti web dedicati, foto, video, rassegna stampa e molto altro ancora, portando il visitatore attraverso un percorso fatto di storia ed emozioni autentiche, raccolte con pazienza certosina da Automotive Masterpieces in collaborazione con il Museo Mille Miglia.

Un'esposizione in continua trasformazione perché durante la gara alcune delle vetture esposte, proprio come **l'Alfa Romeo 6C 1500 Gran Sport Testa Fissa**, hanno lasciato le sale del museo per partecipare alla mitica corsa, lasciando così spazio ad un ampio ricambio di cimeli a quattro ruote.

Le oltre 30 vetture presenti sono esposte in **ordine cronologico**, i visitatori possono approfondire la storia e le caratteristiche di ogni automobile esposta visitando il sito web della stessa attraverso i **diversi tool** che danno accesso ai contenuti extra di ogni vettura: per esempio utilizzando i **totem** dislocati lungo il percorso di mostra o attraverso i **feed ricevuti dai beacons** posizionati sulle vetture e alla **tecnologia BLE** (Bluetooth Low Energy).

Un vero e proprio viaggio esperienziale attraverso le automobili che diventano storie da raccontare, una modalità che in gergo viene comunemente definita **"Internet delle Cose"**: è **il passato che incontra il futuro**.

"La vera sfida è il censimento globale delle auto che negli anni hanno corso la Mille Miglia, un lavoro immenso che ad oggi è ancora in corso. Abbiamo cercato di mettere in comunicazione passato e futuro, la tecnologia che sarà

# 90 ANNI | THE 1000 MIGLIA | EXHIBITION

parte integrante della mostra ci aiuterà a coinvolgere un pubblico più ampio e a promuovere la storia della corsa più bella del mondo - **ha dichiarato Sandro Binelli, coordinatore generale Automotive Masterpieces, ex segretario generale della Mille Miglia dal 2008 al 2012 e curatore della mostra** -. La mission di Automotive Masterpieces exhibitions lab è quella di rendere accessibile il patrimonio motoristico in modalità digitale, sia al fine di promuovere lo scambio di idee e conoscenza, sia per approfondire le ricerche storiche”.

“È per noi un privilegio vedere tanti capolavori riuniti tutti insieme nei nostri spazi museali - **ha commentato Vittorio Palazzani, Presidente del Museo Mille Miglia** -. Speriamo che la mostra sia l'occasione per avvicinare anche il pubblico più giovane, che potrà così conoscere la storia della freccia rossa. Con questa esposizione stiamo tessendo nuovi rapporti con i collezionisti internazionali, grazie alla loro fiducia e alle loro vetture, la visita al museo sarà sempre nuova e interessante”.

L'organizzazione dell'esposizione è stata possibile grazie agli **special partner Chopard e Zagato**, al main sponsor **OMR Automotive** e agli sponsor **AGI, Ambrosi, Camozzi Group, Finarte, Ivar, Streparava, Zurich**.

Il progetto nel suo insieme, prevede a breve anche l'uscita di un libro ed una 3D virtual exhibition.

**La mostra è aperta al pubblico tutti i giorni dalle 10.00 alle 18.00.**

Per maggiori informazioni visitare:

[www.automotivemasterpieces.com](http://www.automotivemasterpieces.com)

[www.facebook.com/automotivemasterpieces](https://www.facebook.com/automotivemasterpieces)

[www.instagram.com/automotive.masterpieces](https://www.instagram.com/automotive.masterpieces)

[www.museomillemiglia.it](http://www.museomillemiglia.it)

o scrivere a [info@automotivemasterpieces.com](mailto:info@automotivemasterpieces.com)

Per scaricare foto e comunicati stampa <http://www.automotivemasterpieces.com/press.html>

#### Ufficio Stampa Equipe International

Corso Sempione, 30 – Milano

Tel: +39 02 34538354 - [pressoffice@equipemilano.com](mailto:pressoffice@equipemilano.com)

Marta Canali – mob. 338.2868662 – [marta.canali@equipemilano.com](mailto:marta.canali@equipemilano.com)

Maria Grazia Vernuccio – mob. 335.1282864 – [mariagrazia.vernuccio@equipemilano.com](mailto:mariagrazia.vernuccio@equipemilano.com)

# 90 ANNI | THE 1000 MIGLIA | EXHIBITION

## Le auto in gara

### **N. 94 - 1933 Alfa Romeo 6C 1500 GS Gran Sport Testa Fissa (Zagato) chassis: 10814406 - Giordano Mozzi (I) - Stefania Biacca (I)**

Nei primi Anni 20 Ugo Zagato conobbe il geniale progettista dell'Alfa Romeo Vittorio Jano con il quale trovò un'intesa fondamentale: Jano voleva costruire Alfa vincenti e aveva bisogno dei migliori fornitori. Era lo stesso periodo in cui il giovane Enzo Ferrari iniziava la sua carriera di pilota proprio con le vetture milanesi. Nel 1926 con la nascita dell'Alfa Romeo 6C (progettata da Jano) avvenne la consacrazione come marchio di carrozzeria preferito per vestire telai da competizione: erano carrozzate Zagato l'Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia Speciale che vinse la 1000 Miglia del '28, la 6C 1750 SS che trionfò all'edizione del '29 e la 6C 1750 GS che, con Nuvolari, dominò nel '30. Il Drake, nel frattempo, smise progressivamente i panni di pilota per dedicarsi all'aspetto gestionale e organizzativo. Nel 1929 fondò a Modena la Scuderia Ferrari, il team privato delle Alfa Romeo ufficiali e scelse Zagato come partner per la fornitura di carrozzerie. Grazie al trinomio Alfa – Ferrari – Zagato furono scritte pagine indimenticabili della storia sportiva automobilistica del periodo. L'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport, massimo sviluppo sportivo della 6C in quel periodo, veniva proposta anche con motore ridotto a 1,5 litri per gareggiare nelle classi inferiori.

Il telaio 10814406, nato nel 1933, è uno dei 18 costruiti dotati di un motore Testa Fissa, ovvero con testa e corpo cilindri solidali per scongiurare danni alla guarnizione della testata dovuti all'uso intenso. Acquistata dalla una nota pilotessa Anna Maria Peduzzi (conosciuta come "Marocchina"), corse ampiamente negli anni Trenta. Prese parte alla 1000 Miglia del 1934 per la Scuderia Ferrari con al volante Anna Maria "Marocchina" Peduzzi e Gianfranco Comotti. Giunsero tredicesimi assoluti e vinsero la classe per vetture Sport fino a 1,5 litri. Ritornò nel 1936 guidata dallo svizzero Emmanuel de Graffenried ma non si classificò. Nel 1953 fu importata negli USA da Luigi Chinetti (il famoso importatore Ferrari e proprietario del NART - North American Racing Team).

### **N. 159 Rovelli Fiat 1100 Testadoro Spider Hartdtop (Carrozzeria Castagna Milano) chassis: 0039147 - Aurelio Valentini (I) - Carlotta Valentini (I)**

Questa vettura sportiva è assolutamente tipica delle affascinanti e coinvolgenti vetture speciali da competizione italiane basate su telai e parti meccaniche di origine Fiat, prodotte in quantità notevole sia prima che dopo la seconda guerra mondiale. In termini relativi, la comunità sportiva italiana era ampia durante gli anni trenta e quaranta, tra cui numerosi ingegneri di motori di piccole dimensioni, proprietari di garage e semplicemente entusiastici amatori di costruzioni speciali. Nelle autovetture Fiat 750 e 1100 cc del periodo, potevano contare su una fonte disponibile e accessibile di telai, ruote motrici, motori e parti di trasmissione con cui tessere la loro magia artigianale. Il motore Fiat 1100 era particolarmente adatto alle semplici modifiche e alle elaborazioni, mentre alcuni specialisti andarono ben oltre, fino al punto di creare fusioni di testate speciali e a volte monoblocchi. Questa particolare vettura fu costruita su un telaio Fiat anteguerra che, forse, era stato modificato per correre prima che l'Italia entrasse nel conflitto mondiale nel 1940. Si ritiene che l'auto sia stata

# 90 ANNI | THE 1000 MIGLIA | EXHIBITION

creata da Nino Rovelli, un laureato del Politecnico di Milano che corse su una BMW 328 modificata. Aveva una officina meccanica, aveva rapporti con diversi produttori e costruttori e divenne negli anni successivi un magnate petrolchimico. Il motore è il 1.089 cc anteguerra che è apparso nel 1937 e ha motorizzato la 508 C MM del 1938 che conquistò la Mille Miglia. Per distinguere i modelli di motori riveduti dai loro predecessori, le 508 diventarono 508 C o Balilla 1100. La testa originale in alluminio che produceva 32 CV è stata modificata con testa Testadoro. Testadoro è stato il nome brevettato di una testa cilindrica per la Fiat 500 e la 1100 progettata dall'ingegnere ex Scuderia Ferrari Arnaldo Roselli, che aveva progettato la famosa Alfa Romeo Bi-motore per la Scuderia Ferrari verso la metà degli anni Trenta. Il nome Testadoro era giustificato dal fatto che la testa veniva fusa in bronzo. La testa cilindrica Testadoro è stata fatta e distribuita dalla GR - La Casa dell'Auto e si è rivelata popolare tra i proprietari di Topolino e dei veicoli sportivi. Il partner di Roselli nell'azienda, Giorgio Giusti, decise di pubblicizzare il prodotto costruendo anche alcune vetture sportive. Nel dopoguerra, la grande corsa su strada Mille Miglia fu ripresa per la prima volta nel 1947, e il suo annuncio da parte del club organizzatore di Brescia è stato accolto con grande eccitazione e attesa da tutti i costruttori di vetture speciali d'Italia. Questa macchina è stata appositamente carrozzata nel modo più geniale dalla Carrozzeria Castagna, e fu dotata di un tetto rigido staccabile che - una volta rimosso - mostra uno spider biposto dall'aspetto estremamente attraente. Nel 1952 l'auto è stata esportata negli Stati Uniti e la possiamo vedere con un diverso frontale, il distintivo Fiat e diversi fari. La forma della vettura fu cambiata una seconda volta prima di essere ripristinata negli anni 2000.

## **N. 262 - 1952 Ermini Sport Internazionale (Motto) chassis: 055352 - Roberto Cerè (I) - Antonia Damijanidis (HR)**

La concorrenza delle Stanguellini e soprattutto delle O.S.C.A., si era fatta sempre più agguerrita tanto da convincere il costruttore fiorentino ad abbandonare lo sviluppo del motore Ermini-Fiat, e progettare con la consulenza dell'ing. Alberto Massimino, un nuovo motore quattro cilindri. La sigla "114" indicava la cilindrata e il numero dei cilindri, secondo una moda invalsa in quel periodo. Nel nuovo motore, per aumentare il regime di rotazione, venne adottata la soluzione con basamento in alluminio a cinque supporti di banco con testa bialbero di nuova progettazione. Il nuovo propulsore disegnato e costruito interamente dalla Ermini, risultava essere uno dei pochi motori da corsa non derivati da altre propulsioni di serie, dando così alla casa fiorentina un riconosciuto status di casa costruttrice vera e propria. Le immatricolazioni cominciarono così ad indicare la sola dicitura "Ermini", senza il suffisso "Fiat", pur mantenendo la numerazione d'ufficio del telaio. La casa costruttrice fiorentina poté così usare una propria numerazione progressiva dei motori. Nel 1952 la terza auto costruita l'anno precedente, venne equipaggiata con il nuovo motore Ermini, per Attilio Brandi. La vettura in configurazione siluro, fu adeguata ai nuovi regolamenti del codice sportivo internazionale i quali prevedevano che i parafanghi fossero fissati alla carrozzeria, prendendo per questo il nome di Ermini Sport Internazionale. Lo stesso anno, con il nuovo motore, vennero allestite altre due vetture da Motto Torino questa volta a ruote coperte come previsto dal nuovo regolamento, una per Aldo Terigi, l'altra per Ugo Puma. Anche il telaio Gilco venne affinato soprattutto nella parte posteriore con il nuovo sistema di molleggio a balestre corte tipo cantilever e puntoni di reazione, al posto della più pesante

# 90 ANNI | THE 1000 MIGLIA | EXHIBITION

balestra lunga della precedente versione.

Il telaio 055352 è la vettura di Aldo Terigi che corse la Mille Miglia nel 1952 con Pugi ma non terminò la gara. Terigi vinse invece la classe alla Targa Florio e arrivò 2° di classe alla Coppa d'Oro delle Dolomiti. Nel 1953 Aldo Terigi vinse la classe alla Coppa della Consuma e alla Coppa Balestrero. La vettura corse anche la Mille Miglia nel 1953 con Bernardeschi senza successo. Questa automobile corse diverse gare e nel 1956 fu comprata dalla Scuderia Centro Sud.

## **N. 337 - 1954 Autobleu 750 Mille Miles (Carrosserie G.T.R.) chassis: 195475 - Mark Thieme (NL) - Toine van Ooijen (NL)**

La Renault 4CV fu originariamente concepita e progettata in modo segreto da un team di progettisti guidato dal direttore tecnico della società Fernand Picard e da Charles-Edmond Serre durante l'occupazione tedesca della seconda guerra mondiale della Francia. Dopo la guerra, le forze francesi arrestarono il dottor Ferdinand Porsche, come collaboratore dei nazisti. Mentre era in prigione, i francesi costrinsero il Dr. Porsche a collaborare a progettare la 4CV. La Renault 4CV rimase in cima alla classifica delle vendite per alcuni anni e fece fiorire anche molte attività di diverse piccole aziende come l'Autobleu. L'Autobleu è stato un piccolo produttore di automobili francese con breve durata e con sede a Parigi, rue Aumont-Thiéville 15, nella 17a circoscrizione. La società fu fondata nel 1950 da Maurice Mestivier e Roger Lepeytre. La sua attività iniziale era quella di produrre accessori e parti che gli acquirenti potevano utilizzare per rendere più veloci le loro Renault 4CV. La Renault 4CV è stata l'auto più venduta della Francia in questo periodo e la sua potenza pubblicitaria fu incrementata nel 1950 a 17 CV. La società sviluppò il famoso "pipe Autobleu", un collettore di scarico migliorato, che fu molto popolare per elaborare le Renault 4CV e Dauphine negli anni Cinquanta e nei primi anni Sessanta, dato che offriva notevolmente più potenza. Nel maggio del 1953 la stampa fu convocata e la società presentò una piccola elegante coupé di lusso sulla base meccanica della Renault 4CV. Fu progettata da Ghia ed i primi esemplari sono stati fatti da Pourtout. A causa di problemi di qualità e ritardi di produzione, la seconda serie di vetture furono costruite dalla carrozzeria Henri Chapron. Nel 1958 la produzione di auto si concluse. In qualità di fornitore e come preparatore di motori, l'azienda continuò ad esistere. Al Salone di Ginevra del 1967, una vettura fu presentata ancora una volta ma rimase un prototipo. La società esiste fino al 1971.

Per la Mille Miglia del 1954, fu progettata l'unica macchina da corsa della fabbrica, il modello 750 Mille Miles; alimentato da un motore riveduto, la cilindrata fu aumentata da 750 a 950 cc e 70 CV. La carrozzeria aerodinamica è stata sviluppata dall'ingegnere aerospaziale Marcel Riffard e fu carrozzata dalla Carrosserie G.T.R. Questo prototipo in alluminio è la vettura con cui Jean Bianchi prese parte alla Mille Miglia nel 1954 e 1955. Fu iscritto ma non corse nel 1956. L'Autobleu 750 Mille Miles corse alla 12 Ore di Reims nel 1956. Si ritiene che la vettura raggiunse una media di 170 km / h al Circuito di Montlhéry. La vettura è stata restaurata nel 2017 e riportata al suo colore originale e alla livrea con cui corse la Mille Miglia nel 1955.



# 90 ANNI | THE 1000 MIGLIA | EXHIBITION

## **N. 370 - 1955 Alfa Romeo 1900 C Super Sprint (Zagato) chassis: AR1900C\*01931 - Davide Parmegiani (CH) - Monica Bonzi (CH)**

Nel 1954, la gamma dell'Alfa Romeo 1900 fu modernizzata con l'introduzione della Super con un motore più grande e ancora più potente. La versione migliore è stata la Super Sprint, dotata di un motore da 115 CV. La 1900C è stata creata appositamente per i carrozzieri come Touring, Pinin Farina, Zagato e Ghia. L'Alfa Romeo 1900 C Super Sprint Zagato rappresenta la massima espressione dei segni distintivi di Zagato in termini di carrozzeria leggera e di efficienza aerodinamica.

La berlina 1900, di successo ma pesante, è stata lavorata da Zagato durante la prima metà degli anni '50 per fornire ai gentleman drivers della categoria GT un'auto moderna e molto efficiente, progettata sul telaio corto 1900, offerto dall'Alfa Romeo.

La 1900 SSZ (come denominazione non ufficiale) è la somma di molte innovazioni come le forme arrotondate intorno al grande motore Alfa Romeo a 2 litri, i montanti integrati nei vetri laterali con un telaio in alluminio estremamente leggero, una carrozzeria aerodinamica in alluminio alleggerito e, su alcune delle 1900 SSZ costruite, il famoso "marchio Zagato" con il tetto a doppia gobba, che fece abbassare la parte anteriore della vettura e aumentare la rigidità del tetto. Queste vetture sono state personalizzate a mano. Si ritiene che solo 39 esemplari (più due telai) della 1900SSZ siano stati costruiti dal 1954 al 1957 e sono considerati come il culmine della produzione Alfa Romeo degli anni '50.

Il telaio 01931 fu consegnato nuovo agli inizi del 1955 a Vittorio Vanini - un ricco pilota privato di successo del periodo, della famosa famiglia dei cioccolatieri svizzeri - attraverso Sonvico, il concessionario Alfa Romeo a Lugano, nel cantone svizzero di Ticino. La elegante berlinetta fu targata 'TI 13523'. Il 1° maggio 1955, nelle mani di Vanini e il co-pilota Ivo Badaracco, la 01931 ha partecipato all'epica corsa su strada Mille Miglia con il numero di gara 451. Partendo, ovviamente, alle 4.51 passarono attraverso il checkpoint di Roma 6 ore, 44 minuti e 46 secondi più tardi e attraversarono la rampa finale a Brescia dopo 12 ore, 56 minuti e 11 secondi per reclamare il 19esimo posto assoluto, la prima Alfa Romeo 1900SSZ e un superbo secondo di classe.

Oltre alla loro impressionante performance alla Mille Miglia, il duo alla guida svizzero-italiano ha partecipato anche alla Coppa Intereuropa a Monza dello stesso anno, l'11 settembre. Alla gara GT che precedeva il Gran Premio, finirono all'11° posto. La vettura è stata nascosta per la maggior parte della sua vita e ha trascorso più di 50 anni nelle mani di un proprietario americano molto riservato e entusiasta.

## **N. 435 - 1956 Mercedes-Benz 300 SL Coupé (Mercedes-Benz) chassis: 198.040.6500028 - Pierre Mellinger (CH) - Tommaso Gelmini (I)**

Con la riammissione della Repubblica Federale alla Fia, le Case tedesche poterono ritornare a correre nelle competizioni europee. La Mercedes-Benz preparò il suo rientro con una vettura, la W194, che montava un motore derivato da quello della berlina 300 di serie su un sofisticatissimo telaio tubolare a traliccio spaziale in tubi di piccolo diametro, una vera novità se si esclude quello più

# 90 ANNI | THE 1000 MIGLIA | EXHIBITION

primitivo della Aston Martin Atom. Le fiancate portanti del telaio, per ottenere la rigidità richiesta, erano molto alte e quindi ostruivano l'accesso tramite una normale portiera, per cui si utilizzarono dei pannelli vetrati incernierati longitudinalmente sul tetto che l'immaginario collettivo denominò, per la loro forma, "ad ala di gabbiano". La perfetta organizzazione di Neubauer, direttore sportivo anche all'epoca della vittoria di Caracciola nel 1931, fece il resto. Solo un miracolo di Bracco evitò alla Ferrari una sonora sconfitta.

Il telaio 198.040.6500028 corse la Mille Miglia del 1956 con il numero 500 e il pilota Guido Castelli Guidi. Ritornò l'anno seguente con l'equipaggio Guido Castelli Guidi/Giuseppe Musso ed il numero di gara 425. In entrambe gli anni la vettura non si classificò. L'auto corse anche la prima edizione del Rally Mille Miglia di regolarità nel 1958.