



# TROFEO A.T.O.C.

La Bugatti T 37 A del 1927 di Guido Foresti in coppia con il figlio Pietro, della scuderia Brescia Corse.

di Enzo Marciano

*La manifestazione bresciana a scopo benefico ha brillato per il valore aggiunto della prestigiosa partecipazione di esemplari d'epoca di grande interesse storico. La classifica, alterata dal coefficiente, ha visto sul gradino più alto del podio la MG del 1936 di Salvinelli-Danieli. A Viaro-Fiordalisi il Gran Premio Annalisa Gnutti*



In senso orario, nelle due pagine: nella sfilata delle vetture partecipanti, è la volta delle Triumph TR 3, la cui sequenza è interrotta da una MGA; Fontanella-Malta su Siata Motto Sport del 1952, nonostante le avversità incontrate, alla fine hanno ottenuto un onorevole ottavo posto assoluto; Riboldi-Taglietti, su Fiat Florida 1100 S del 1936, ventiquattresimi all'arrivo; Accerenzi-Carli, su Jaguar XK 140, costretti al ritiro.

E' stata una manifestazione a due facce. La prima, e più importante, riguarda la folta partecipazione degli appassionati bresciani a un evento che ha un significativo scopo benefico; il secondo aspetto costituisce, in un certo senso, una novità, ed è relativo alla presenza di buona parte degli specialisti della Regolarità Nazionale a questa kermesse che è nata sotto l'influsso di uno spirito non prevalentemente agonistico. Ne è uscita una gara appassionata e incerta per la classifica finale, ma condita con la tanta passione dei numerosi equipaggi che hanno mostrato scarsa dimestichezza col Blizz (il mini-computer

che va per la maggiore tra i regolaristi), ma una voglia irrefrenabile di essere presenti alla gara, per guidare le loro prestigiose auto storiche e farle ammirare al pubblico e, non ultimo, agli amici. Conseguenza di tanta partecipazione: il Trofeo Aido, promosso dalla Provincia di Brescia e dal gruppo Aido di Gardone Val Trompia, è risultato la terza manifestazione in Italia per numero di vetture iscritte (costruite entro il 1961), che sono state 150 su 190 domande. Nell'attrarre tanti appassionati, un ruolo importante lo ha rivestito il fatto che la gara era coefficientata. Il che significa che il risultato cronometrico otte-



In senso orario, nelle due pagine: la splendida Ferrari 375 MM del 1953 di Gnutti-Pozzi, che hanno concluso la gara al ventottesimo posto; un "trenino" prestigioso, nell'ordine: l'Aston Martin Le Mans del 1930 di Canè-Galliani, l'Austin Seven Special del 1930 di Gamberini-Nobili; la MG PB Pheobe di Salvinelli-Danieli, la Panhard X85 del 1954 di Bocelli-Inverardi; Cavagna-Pasotti alle ultime battute prima di essere costretti al ritiro.

nuto dal concorrente andava moltiplicato per 1 più le ultime due cifre dell'anno di costruzione della sua vettura, facilitando in tal modo la risalita in classifica delle più vecchie signore a quattro ruote. Non è un caso che al primo posto finale si trovi la MG del 1936 di Salvinelli-Danieli, al secondo l'Alfa Romeo 1500 CC del 1928 di Viaro-Fiordalisi, al terzo la Fiat 1100/103 del 1953 di Passanante-Messina, al quarto un'altra Fiat 1100 del 1956, quella di Fortin-Pilè. Per la statistica, senza gli abbuoni imposti dal coefficiente, proprio questi ultimi si sarebbero aggiudicati la gara. Proseguendo con le altre vetture classificate, troviamo in quinta posizione la Bugatti T 37 del 1927 di Ferrari-Ferrari, seguita dall'Aston Martin Le Mans del 1930 di Canè-Galliani, giunti sesti, dalla Panhard X85 del 1954 di Bocelli-Inverardi, dalla BMW 328 S del 1938 di Aghem-Conti e dalla Siata Motto Sport del 1952 di Fontanella-Malta. C'è chi contesta questa formula, adducendo ragioni condivisibili, basate sulla constatazione che, alla fine, viene pre-





La Siata Daina GS del 1951 (a fianco) di Apostoli-Scalvenzi (103esimi) e la Lotus 6 del 1954 (sopra) di Fiorentino-Fiorentino (55esimi).



Sopra: la Bugatti T37 A del 1927 di Foresti-Foresti, che all'arrivo saranno 83esimi, preceduti dalla Ferrari 3750 MM di Gnutti-Pozzi. A fianco: la Triumph TR 3A del 1961 di Bertola-Aleardi (43esimi) precede la MGA del 1959 di Brozzo-Scaglia (73esimi).



miato non il più preciso nei passaggi sul presostato, come sarebbe nella natura della Regolarità, ma chi sfrutta l'abbuono assegnato alle vetture più anziane. Per ristabilire la giustizia, basterebbe, secondo molti appassionati, che gli organizzatori predisponessero due tabelle di marcia, di cui una con tempi più dilatati per le auto più vecchie, a scelta dei concorrenti. Ma le diatribe sul coefficiente non hanno offuscato lo scopo principale del Trofeo Aido, e neppure è venuto meno lo spirito benefico di questa manifestazione, al cui interno alcuni concorrenti erano anche in lizza per il Progetto Mite, riservato ai navigatori non vedenti. Dopo le prime prove selettive di Ponte Zanano, la prestigiosa carovana delle vetture d'epoca si è diretta verso Sarezzo, per poi prendere la strada per Lumezzane, Bione, Mura, Lodrino con prova cronometrata sulla piazza del Municipio gremita di folla. Dopo il transito da Gardone Val Trompia, le vetture sono risalite verso San Giovanni di Polaveno, Ome e Monticelli Brusati, caratteristica località della Franciacorta dove è stata effettuata la sosta per il pranzo. Dopo 16 prove cronometrate, al primo posto figurava l'equipaggio Canè-Gallia-



ni, ma a sole tre penalità inseguivano Fortin-Pilè, seguiti a ruota da Passanante-Messina. Dal lago d'Iseo, il percorso ha attraversato Sale Marasino, Pisogne, Piancamuno, Darfo e Esine, dove è stato effettuato il controllo a timbro. Per la cronaca, Passanante si insediava al vertice della classifica provvisoria, seguito da Fortin, Viaro, Canè e Salvinelli. Determinanti si sono poi rivelate le prove finali, con le durissime salite al Passo Crocedomini e Maniva, caratterizzate dall'offensiva sferrata dall'equipaggio Salvinelli-Danieli.

In alto: la Triumph TR 3A del 1961 di Cherubini-Cherubini (32esimi). Sotto: La BMW 328 del 1938 di Bertoli-Bonomi all'attacco del Passo Crocedomini, dove si sono svolte prove rese difficili dalle avverse condizioni del tempo.





I vincitori, Salvinelli e Danieli, su MG PB Pheobe del 1936, impegnati in un tornante (sopra). In vista dell'arrivo, Zobbio e Pasini su Alfa Romeo Giulietta Spider del 1961, hanno preso a bordo un giovanissimo appassionato di auto d'epoca (sotto) a conferma del carattere "familiare" della manifestazione bresciana.



Clima rigido e stanchezza hanno negato altri capovolgimenti in classifica e, alla fine, la MG Sport del 1936 dell'equipaggio che si era distinto nella parte finale. Salvinelli-Danieli, ha tagliato per prima l'ideale traguardo finale, grazie al vantaggio ottenuto dal coefficiente favorevole. La coppia gardonese della Brescia Corse, che aveva vinto anche l'edizione del 2001, ha così iscritto, per la seconda volta, il proprio nome nell'Albo d'Oro della manifestazione. A completare il podio, l'equipaggio del Progetto Mite composto da Luciano Viaro e Daniela Fiordelisi su Alfa Romeo 6C 1500 del Museo di Arese, i quali hanno, invece, centrato il podio più alto nella speciale graduatoria del Gran Premio Annalisa Gnutti. Terzi i siciliani Passanante-Messina, su Fiat 1100/103, penalizzati dall'alto coefficiente dato che la loro vettura è del 1953. Da sottolineare la prestazione di Fortin-Pilè, che, come detto, sono risultati primi assoluti nel conteggio delle penalità vere, ma anch'essi sono stati penalizzati dal coefficiente della loro Fiat 1100 del 1956.

# CLASSIFICA FINALE

1	SALVINELLI - DANIELI	MG PB PHEOBE	1936
2	VIARO - FIORDALISI	A.R.6C 1500 CC	1928
3	PASSANANTE - MESSINA	FIAT 1100 103	1953
4	FORTIN - PILÈ	FIAT 1100 103	1956
5	FERRARI - FERRARI	BUGATTI T 37	1927
6	CANE' - GALLIANI	ASTON MARTIN LE MANS	1930
7	BOCELLI - INVERARDI	PANHARD X85	1954
8	AGHEM - CONTI	BMW 328 S	1938
9	FONTANELLA - MALTA	SIATA MOTTO SPORT	1952
10	GAMBERINI - NOBILI	AUSTIN SEVEN SPECIAL	1930
11	BRESCIANI - BRESCIANI	BUGATTI T 40	1929
12	CIBALDI - BERTOLA	FIAT GILCO 1100 S	1948
13	LUI - SASSI	TRIUMPH TR 3A	1958
14	GABURRI - GABURRI	ERMINI SPORT	1948
15	SAPORETTI - BLANDINO	TRIUMPH TR 2	1955
16	ARDESI - PARONI	PORSCHE 356	1952
17	MARNIGA - MARNIGA	FRAZER NASH TARGA F	1952
18	MARINELLI - COLPANI	LANCIA AURELIA B24	1955
19	VESCO - GUERINI	TRIUMPH TR 3	1956
20	PONZONI - BECCHETTI	FIAT 1100 103 TV	1955
21	LOCATI - PELIZZARI	ASTON MARTIN INTERN	1932
22	BUGATTI - MORI	TRIUMPH TR 3A	1959
23	BECCHETTI - FINARDI	TRIUMPH TR 3A	1957
24	RIBOLDI - TAGLIETTI	FIAT FLORIDA 1100 S	1936
25	ACCERENZI - BETTONCELLI	RYLEY 12/4 SPECIAL	1936
26	CIOCCA - CIOCCA	TRIUMPH TR 3	1957
27	DAMIA - RAPISARDA	TRIUMPH TR 3A	1960
28	GNUTTI - POZZI	FERRARI 375 MM	1953
29	BORDOGNA - BORDOGNA	OSCA 1500 COUPE'	1961
30	MILANI - GHISSETTI	AUSTIN HEALEY SPRITE	1959
31	SBALZER - RIZZONELLI	AUSTIN HEALEY 100 6	1958
32	CHERUBINI - CHERUBINI	TRIUMPH TR 3	1961
33	CALMONTE - GHENO	MASERATI A6GCS	1953
34	MOLINARI - MARCHESI	MG TD MK II	1953
35	RAMPONI - RAMPONI	TRIUMPH TR 3A	1958
36	CANALE - MARANZA	A.R. CONRERO SPORT	1953
37	ZOBBIO - PASINI	A.R. GIULIETTA	1961
38	AGAPITI - CRISTOFOLETTI	OSCA MT 4	1953
39	MEDEGHINI - STANGA	STANGA 750 SPORT	1951
40	BUGATTI - BUGATTI	BLATTA BMW 750 SPORT	1948
41	CONTI - MOLINARI	MG A	1956
42	OLLI - FACCHINETTI	A.R. GIULIETTA S	1960
43	BERTOLA - ALEBARDI	TRIUMPH TR 3A	1959
44	FEDERICI - RIZZO	A.R. GIULIETTA S	1955
45	BRICCHETTI - BRICCHETTI	FIAT COLLI 1100	1951
46	PARZANI - MOLGORA	TRIUMPH TR 2	1954
47	FONTANA - SCOZZESI	A.R. GIULIETTA SPIDER	1961
48	FERRACIN - FERRACIN	PORSCHE 356 C	1958
49	CONSOLI - TASCHETTI	MERCEDES 300 SL	1955
50	ALBUZZA - BOCELLI	HEALEY SILVERSTONE	1955

