



102°
1921-2023

RIEVOCAZIONE **CIRCUITO**
INTERNAZIONALE
BRESCIA - MONTICHIARI

AVTOMOBILE CIVILIA MILANO - CITTÀ DI BRESCIA - SOCIETÀ ITALIANA DI AVIAZIONE
GRAN PREMIO D'ITALIA INTERNAZIONALE
 AUTOMOBILI - AEROPLANI
 GRAN PREMIO DELLE NAZIONI PER MOTOCICLETTE
CIRCVITO DI BRESCIA
 4-8-10-11 SETTEMBRE 1921
 GRANDI RIBASSI FERROVIARI DI ANDATA E RITORNO PER BRESCIA
 FESTEGGIAMENTI - CONGRESSO IPPICO INTRER^{ca} - TIRO al PICCIONE - GRANDI SPETTACOLI TEATRALI

2 1 - 2 4 S E T T E M B R E 2 0 2 3

Gran Premio d'Italia Internazionale Automobili - Aeroplani CIRCUITO DI BRESCIA

4 - 8 - 10 - 11 Settembre 1921

Organizzato dall'Automobile Club di Milano e dalla Società Italiana di Aviazione col concorso della Città di Brescia.



T. R. - Tribuna Reale e Tribune Speciali per circa 2500 posti.

In questa Tribuna prenderà posto S. M. il Re nella prima corsa e i Principi di Casa Reale nelle successive. Anche Galeazzo D'Annunzio onorerà il Circuito di sua presenza durante tutte le manifestazioni.

Di fronte a queste Tribune sono il Traguardo, i box di rifornimento, le tabelle dei tempi e il Campo d'Aviazione. Essendo il campo completamente privo di fabbricati e piantagioni si segue la corsa per oltre 10 Km. (circa due terzi del percorso).

T. T. - Tribune Tangenziali posti 1200 circa.

Da questa Tribuna si godrà l'emozionante spettacolo della curva parabolica seguendo come dalle altre Tribune la corsa delle Automobili per oltre 10 Km. Anche di fronte a queste Tribune vi sono le tabelle dei tempi.

Esse hanno posti numerati e posti senza numero; i posti numerati sono riservati ai detentori di permanenti.

Solo i detentori di permanenti delle Tribune: Reale, Speciali o Tangenziali, hanno diritto di girare in tutte le altre Tribune.

P. V. - Parco Veicoli.

Dietro la Tribuna Reale e Speciali esiste un campo di 60 mila metri quadrati per il deposito di macchine e veicoli d'ogni genere.

T. A. - Tribune Automobilistiche a dritta e sinistra delle Tribune Tangenziali capaci di circa 2000 automobili.

Queste Tribune sono conformate a box segnati a filo e separano le automobili a gruppi.

Da queste Tribune si gode lo spettacolo seguendo le macchine in corsa per oltre 10 Km. stando sulla propria vettura.

Ogni permanente per l'automobile dà diritto di entrata al conducente della macchina e a 5 persone a bordo che possono anche essere cambiate tutti i giorni delle corse.

Davanti a queste Tribune vi sono dei promenoir lunghi circa due chilometri dove ai detentori dei permanenti T. A. è permesso di passeggiare.

T. P. - Tribune Promenoir lunghe circa 2 Km. a destra e sinistra della Tribuna Tangenziale.

Queste Tribune hanno le stesse prerogative delle Tribune automobilistiche e servono per gli spettatori che non hanno l'automobile o mettono l'automobile al Parco Veicoli.

Parchi vastissimi per detentori di Tessere Ferroviarie e Campi per uso Tribune Popolari. Grandi Terrazze, Giardini, Ristoranti, Bouvettes in tutte le Tribune.

ATTENTI! Trascorso il 25 di Agosto decade il diritto a qualsiasi facilitazione.

Il Circuito come da Decreto Prefettizio sarà sbarrato completamente e nessuno potrà vedere le corse senza prendere posto in una delle Tribune.

Spedizionieri Ufficiali: **Soc. An. "FERT,"** - Impresa Generale Trasporti - Brescia - Via G. Bruno, 5
Garage: **GINO BETTINI & C.** - Brescia - Via XX Settembre, 28 (Ufficialmente autorizzato dall'Automobile Club di Milano)
Cassiere: **LODI & COZZI** - Banca e Cambio - Brescia - Corso Palestro, 4.

PROGRAMMA *

Giovedì 21 Settembre:

Accoglienza degli equipaggi, entro le ore 14,00 a Montichiari (BS), Via Brescia 129, presso il Centro fiera. Registrazione equipaggi, parcheggio auto e trailer nel padiglione fieristico coperto. Trasferimento a Pozzolengo (BS), con la propria auto d'epoca. Trasferimento a Pozzolengo (BS), con la propria auto d'epoca, accoglienza in hotel e cena presso Chervò Golf Hotel and Resort San Vigilio (BS).

Venerdì 22 Settembre:

In mattinata partenza per Mantova, legata a Tazio Nuvolari, la leggenda del "Mantovano Volante" pilota automobilistico e motociclistico di fama internazionale, con sosta nel centro storico. A seguire, dopo pranzo, visita al Palazzo Ducale di Mantova, noto anche come reggia dei Gonzaga. Nel pomeriggio partenza per la città di Verona, che ispirò a Shakespeare la famosa storia d'amore tra Romeo e Giulietta. Arrivo in hotel e cena.

Sabato 23 settembre:

Partenza verso la Lessinia, passando prima da Soave uno dei borghi più belli d'Italia, percorrendo le strade di un vasto altopiano delle Prealpi Venete al confine tra Veneto e Trentino. Pranzo nella suggestiva cornice di un agriturismo per assaporare le tipicità locali, circondati da panorami mozzafiato. Nel pomeriggio rientro a Verona con esposizione dei veicoli in Piazza Bra e visita del centro storico. Rientro in hotel e cena.

Domenica 24 settembre:

Rientro verso Montichiari, costeggiando il Lago di Garda. A seguire, pranzo in ristorante tipico in Valtenesi, nel pomeriggio esposizione delle auto in Piazza Santa Maria a Montichiari, il cuore del paese e percorrenza del Circuito Internazionale di Brescia Montichiari. Accoglienza in hotel e Cena di Gala presso la sede di HRC.

* Il programma potrà subire variazioni

PROGRAM *

Thursday 21 September:

Reception of the crews, by 2.00 pm in Montichiari (BS), Via Brescia 129, at the Exhibition Centre. Crew registration, car and trailer parking in the covered exhibition pavilion. Transfer to Pozzolengo (BS), with your own vintage car, reception at the hotel and dinner and Chervò Golf Hotel and Resort San Vigilio (BS).

Friday 22 September:

In the morning departure for Mantova, linked to Tazio Nuvolari, the legend of the "Flying Mantuan" an internationally renowned car and motorcycle driver, and passing through the historic centre. After lunch, a visit to the Palazzo Ducale in Mantova, also known as the Gonzaga palace. In the afternoon departure for the city of Verona, which inspired Shakespeare the famous love story between Romeo and Giulietta. Arrival at the hotel and dinner.

Saturday 23 September:

Departure towards Lessinia, passing first from Soave one of the most beautiful villages in Italy, along the roads of a vast plateau of the Venetian Pre-Alps on the border between Veneto and Trentino. Lunch in the evocative setting of a farmhouse to savor local specialties, surrounded by breathtaking views. In the afternoon return to Verona with exhibition of the vehicles in Piazza Bra and visit to the historical centre. Return to the hotel and dinner.

Sunday 24 September:

Return to Montichiari, along the shores of Lake Garda. Following, lunch in a typical restaurant in Valtenesi, in the afternoon exhibition of cars in Piazza Santa Maria in Montichiari, the heart of the town and tour of the International Circuit of Brescia Montichiari. Reception at the hotel and gala dinner at the HRC headquarters.

* The program may undergo variations

PROGRAMME *

Jeudi 21 septembre :

Accueil des équipages, à 14h00 à Montichiari (BS), Via Brescia 129, au Parc des Expositions. Enregistrement de l'équipage parking pour voitures et remorques dans le pavillon d'exposition couvert. Transfert à Pozzolengo (BS), avec votre propre voiture de collection, accueil à l'hôtel et dîner à Chervò Golf Hotel and Resort San Vigilio (BS).

Vendredi 22 septembre :

Dans la matinée, départ pour Mantova, lié à Tazio Nuvolari, la légende du "Flying Mantuan" un pilote de voiture et de moto de renommée internationale, et en passant par le centre historique. Après le déjeuner, visite du Palazzo Ducale de Mantoue, également connu sous le nom de palais Gonzaga. Dans l'après-midi, départ pour la ville de Vérone, qui a inspiré la célèbre histoire d'amour de Shakespeare entre Roméo et Juliette. Arrivée à l'hôtel et dîner.

Samedi 23 septembre :

Départ vers Lessinia, en passant d'abord par Soave l'un des plus beaux villages d'Italie, par les routes d'un vaste plateau des Préalpes vénitiennes à la frontière entre la Vénétie et le Trentin. Déjeuner dans le cadre évocateur d'une ferme pour savourer les spécialités locales, entouré de vues à couper le souffle. Dans l'après-midi, retour à Vérone avec exposition des véhicules sur la Piazza Bra et visite du centre historique. Retour à l'hôtel et dîner.

Dimanche 24 septembre :

Retour à Montichiari, le long des rives du lac de Garde. Ensuite, déjeuner dans un restaurant typique de Valtenesi, dans l'après-midi exposition de voitures sur la Piazza Santa Maria à Montichiari, le cœur de la ville et visite du Circuit International de Brescia Montichiari. Accueil à l'hôtel et dîner de gala au siège du HRC.

* Le programme peut subir des variations



HISTORY OF THE INTERNATIONAL CIRCUIT

STORIA DEL CIRCUITO INTERNAZIONALE

Partendo da Brescia per Mantova e attraversando Castenedolo, la strada poi scende dolcemente sul basso terrapieno fra una bella campagna finché non si trova, a destra, l'Osteria della Fascia d'oro: qui comincia la brughiera di Montichiari. La brughiera monteclarese, arida ghiaiosa e priva di alberi, divenne il punto di riferimento ideale per le corse automobilistiche, nelle quali la giovane industria automobilistica si cimenta, vedendo in esse la possibilità del suo espandersi e Montichiari, ospitando tali manifestazioni sul suo territorio, vedeva crescere il suo prestigio e la sua economia. Nel settembre del 1899 si ebbero in Brescia quattro giornate dedicate all'automobilismo con l'effettuazione di una corsa. Le corse continuarono negli anni successivi e nel settembre del 1905 si corsero anche la Coppa Vincenzo Florio, la Coppa Conte di Salemi e la Coppa d'Italia, vinte tutte e tre da G.B. Raggio con una Itala i 100 hp. Il traguardo e le tribune erano poste proprio alla Fascia d'Oro di Montichiari. La Coppa Florio si corse anche nel 1907 con la vittoria di Minoia su Isotta Fraschini. Nel 1920 si decise di creare un autodromo permanente. Il 4 settembre 1921 si disputò il primo Gran Premio d'Italia. Fu scelto un percorso tutto racchiuso nel territorio di Montichiari, ottenendo una pista di 18 km.

HISTORY OF THE INTERNATIONAL CIRCUIT

Starting from Brescia, going towards Mantua and crossing Castenedolo, the road gently descends to a low embankment in beautiful countryside, until one finds, to the right, the "Osteria della Fascia d'Oro" tavern: this is where the heath of Montichiari begins and this is the place of the International Circuit. The arid, gravelly and treeless heath of Montichiari became an ideal point of reference for the promising field of motor racing the newborn car industry was engaging in. And, since Montichiari was hosting the races on its territory, the town began to expand its economy and prestige. In September 1899, Brescia organized a four-day-event dedicated to motoring, during which a race was held. Races continued taking place during the following years, and in 1905 the Vincenzo Florio Cup, the Conte di Salemi Cup and the Italian Cup were run, all won by G.B. Raggio with a 100 hp Itala. The finish line and the stands were placed at the Fascia D'Oro in Montichiari. The Florio Cup was also run in 1907, and was won by Minoia against Isotta Fraschini. In 1920, the organizers decided to build a permanent circuit. On the 4th September 1921, the first Italian Grand Prix was disputed. The 18-km-track (11.184 miles) was all within Montichiari's territory.

HISTOIRE DU CIRCUIT INTERNATIONAL

Au départ de Brescia vers Mantova en passant par Carpenedolo, la route descend doucement vers une belle campagne jusqu'à l'Osteria Fascia d'Oro. Là-bas commence la lande de Montichiari. Aride et dépourvue d'arbres, cette lande est devenue le point de référence parfait pour les courses automobiles. L'industrie automobile y voit des opportunités pour son développement. La ville de Montichiari bénéficie des retombées économiques et financières grâce à ces manifestations. En septembre 1899, quatre jours sont dédiés à l'automobile à Brescia et une lère course a lieu, suivi d'autres les années suivantes. En septembre 1905, trois compétitions se déroulent: Vincenzo Florio Cup, Conte di Salemi Cup et la Coupe d'Italie. Elles sont toutes remportées par G.B. Raggio avec sa «Itala» 100 ch. La ligne d'arrivée et les tribunes sont situées à l'Osteria Fascia d'Oro à Montichiari. La Coupe Florio s'est courue en 1907 avec la victoire de Minoia sur l'Isotta Fraschini. En 1920 fut décidé de créer un parcours définitif. Le premier Grand Prix d'Italie a lieu le 4 septembre 1921 à Brescia et traverse le territoire de la lande de Montichiari sur 18 km. Cette course est inscrite au calendrier du Championnat du Monde depuis 1950.

LE AUTOMOBILI

Le più prestigiose case automobilistiche dell'epoca parteciparono con le loro vetture alle gare sul Circuito Internazionale di Brescia Montichiari: l'Isotta Fraschini, che vinse nel 1907 la Coppa Florio, l'Alfa Romeo, guidata da Enzo Ferrari che si classificò quarto di categoria alla media di 147,540 km orari e la Baronessa Maria Antonietta Avanzo, unica donna in gara che risultò terza di categoria, la Fiat con la tipo 801/402 che stabilì il record della corsa in 6' 54" con una media di 150,398 km allora, l'OM 465 guidata da Ferdinando Minoia.

Ancora la Mercedes GP 1914, guidata da Masetti, la Chiribiri, la Ballot, che vinse su questa pista il Primo Gran Premio d'Italia. Importante ricordare la Bugatti, con la T13 da allora chiamata "tipo Brescia", che si classificò prima, seconda terza e quarta nella categoria fino a 1500cc.

Altre vetture partecipanti furono la Ceirano CS4, la Scat e la Diatto. Qui corsero i piloti più famosi dell'epoca, quali Minoia, Morandi, Cagno, Wagner, Ralph de Palma, Alfieri Maserati, Vincenzo Lancia, Goux, Bordino, Sivocci, Enzo Ferrari, Tazio Nuvolari, Frederich, Nazzaro, Campari, Masetti, De Vizcaya, Chassagne e la baronessa Maria Antonietta Avanzo. I pneumatici furono forniti dalla Pirelli, già all'epoca all'avanguardia nella tecnologia.



LA PARABOLICA

Il percorso scelto per il Circuito aveva una forma triangolare con il suo apice in località Fascia d'Oro dove venne realizzata l'attrattiva principale di tutta l'opera, rappresentata dal raccordo di collegamento della strada comunale Ghedi Montichiari: la curva parabolica, che sviluppava una lunghezza di 544,60 metri ed era una delle prime al mondo. La curva fu eseguita mediante reinterro dell'altezza di un metro e dieci, con nervature disposte a maglia che consentivano di contenere la massicciata. I piloti dell'epoca dichiararono che tutti gli altri circuiti, compreso quello di Indianapolis, non reggevano il confronto con quello di Brescia Montichiari.

THE PARABOLIC

The track chosen as a circuit had a triangular shape, with its apex in the Fascia d'Oro locality, where the parabolic curve was. Located on the road connecting the Ghedi-Montichiari municipal street, the parabolic curve was the main feature in the track. It was 544.60 metres long (595.581 yards) and one of the first in the world. The curve was created with a 1.10-metre backfilling, with ribs arranged in a mesh to contain the roadbed. The drivers of the time declared that no other circuit in the world could beat Brescia-Montichiari, including the one in Indianapolis.

LE PARABOLIQUE

Le traçage choisi pour le Circuit avait une forme triangulaire e avec son sommet dans le domaine de la Fascia d'Oro (la Bande d'Or). La réalisation principale a été le raccord de la route communale entre les villes de Ghedi et Montichiari. La courbe parabolique avait une longueur de 544,60 mètres et était considérée comme la première au monde. Elle a été construite par remblayage d'une hauteur d'1,10 mètre, avec des bas côtés arrangés pour contenir le ballast. Les pilotes de l'époque ont déclaré unanimement qu'aucun autre circuit automobile, ni même celui d'Indianapolis pouvait être comparé au Circuit International de Brescia-Montichiari.

THE CARS

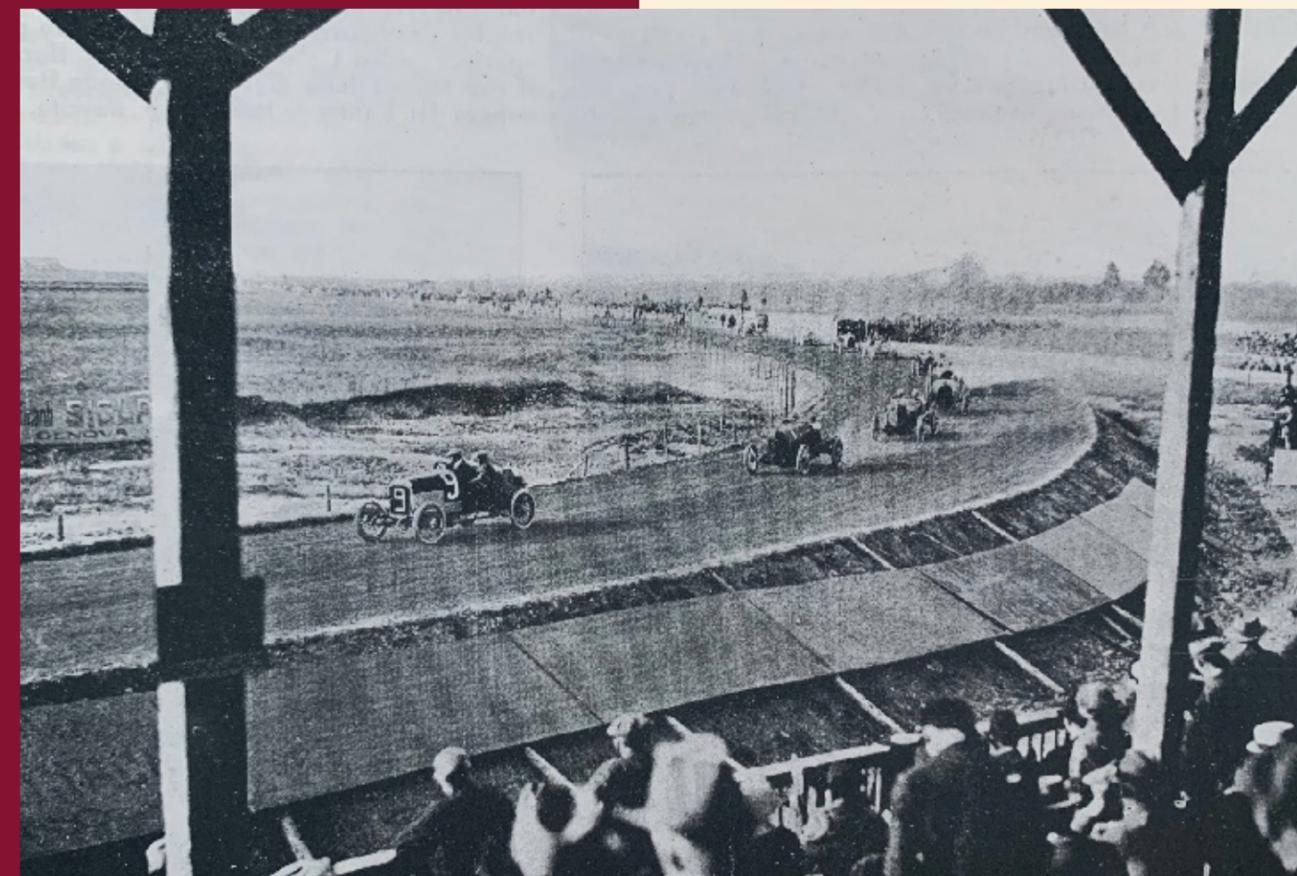
The most prestigious car manufacturers of the time took part in races on the International Brescia-Montichiari Circuit: Isotta Fraschini, which won the Florio Cup in 1907; Alfa Romeo, driven by Enzo Ferrari, which ranked fourth place in its category with an average speed of 147.540 km/h (91.677 miles/h); Baroness Maria Antonietta Avanzo, the only woman in the race, who won third place in her category; Fiat, with its "Tipo 801/402", which set the race record at 6' 54", with an average speed of 150.398 km/h (93.452 miles/h); OM 465, driven by Ferdinando Minoia; Mercedes GP 1914, driven by Masetti; Chiribiri; Ballot, which won the Italian Grand Prix on this track.

It's also important to remember Bugatti, with its T13, called "tipo Brescia" from that moment onward, which won first, second, third and fourth place in the 1500cc category. Other vehicles racing were Ceirano CS4, Scat and Diatto. The most famous drivers of the time raced on the track: Minoia, Morandi, Cagno, Wagner, Ralph de Palma, Alfieri Maserati, Vincenzo Lancia, Goux, Bordino, Sivocci, Enzo Ferrari, Tazio Nuvolari, Frederich, Nazzaro, Campari, Masetti, De Vizcaya, Chassagne and Baroness Maria Antonietta Avanzo. Tires were supplied by Pirelli, which at the time was already using the most advanced technology in the sector.

LES VOITURES

Les plus prestigieux constructeurs automobiles de l'époque ont participé aux compétitions du Circuit International Bescia-Montichiari. Isotta Fraschini a gagné la Coupe Florio en 1907. L'Alfa Romeo, conduite par Enzo Ferrari s'est classée 4^e dans sa catégorie avec une moyenne de 147.540 km/h. La baronne Maria Antonietta Avanzo, seule femme de la compétition, a terminé 3^e de sa catégorie avec une Fiat Tipo 801/402 et a établi le record de la course en 6 minutes et 54 secondes avec une moyenne de 150.398 km/h. L'OM 465 piloté par Ferdinando Minoia. La Mercedes GP 1914 conduite par Masetti, Chiribini et Ballot a gagné sur cette piste le Grand Prix d'Italie.

N'oublions pas la Bugatti «T13» appelé depuis «Type Brescia» qui a terminé troisième dans la catégorie jusqu'à 1500 cc. D'autres voitures telles que la Ceirano CS4, la SCAT et la Diatto participaient également à la course. Les pilotes les plus célèbres et performants de l'époque: Minoia, Morandi, Cagno, Wagner, Ralph de Palma, Alfieri Maserati, Vincenzo Lancia, Goux, Bordino, Sivocci, Enzo Ferrari, Tazio Nuvolari, Frederich, Nazzaro, Campari, Masetti, De Vizcaya, Chassagne et la baronne Maria Antonietta Avanzo ont couru sur cette piste. Les pneus étaient fournis par Pirelli, déjà en l'avant-garde de la technologie à cette époque.



GLI AEROPLANI

Sul Circuito Internazionale di Brescia Montichiari non corsero solamente le automobili e le motociclette, ma anche gli aerei ebbero un ruolo importantissimo. Su quello che era ormai diventato un vero e proprio Circuito automobilistico nella brughiera di Montichiari, il 9 settembre 1909 si tenne il primo circuito aereo internazionale, durante il quale vennero stabiliti diversi record mondiali. Parteciparono 14 piloti di Italia, Francia e Usa, alla presenza del re. Gabriele D'Annunzio volò sull'aereo del pioniere americano Glenn Curtiss. Tra i cronisti arrivò da Praga l'allora sconosciuto Franz Kafka. Tra i finanziatori della manifestazione c'era Luigi Albertini, direttore del Corriere della Sera. A Montichiari era presente anche Giacomo Puccini, grande appassionato. Tutti i più importanti aviatori dell'epoca si sfidarono nei cieli della brughiera, tra essi ricordiamo Glenn Curtiss, Alessandro Anzani, Louis Bleriot, Henry Rougier, Mario Faccioli, Mario Cobiachi e il tenente Mario Calderara che nel 1923 sarà il fondatore dell'aeronautica militare italiana.

Da ricordare inoltre che il brevetto di pilota italiano numero uno venne proprio assegnato a Montichiari nel 1909 a Calderara. Nell'edizione del 1921, oltre al Primo Gran Premio d'Italia e al Gran Premio del Moto Club d'Italia si tenne anche quello aviatorio, dando vita così a un vero e proprio automotoaerodromo. I motori dominano la scena mondiale e anche l'Italia e per prima Brescia, non vuole rimanere indifferente e decide di consacrare la sua brughiera e la sua gente a quella che sarà la nascita dell'aviazione italiana. Brescia lo fa in nome di quella lunga e gloriosa tradizione sportiva che l'ha resa famosa in campo automobilistico.

THE AIRPLANES

Not only cars and motorcycles raced on the International Brescia-Montichiari Circuit: airplanes also played a very important role. On the 9th September 1909, the first international air circuit took place on what had already become a proper car racing track in the heath of Montichiari. During that event, many world records were set. 14 pilots from Italy, France and the USA raced before the King. Gabriele D'Annunzio flew on pioneer Glenn Curtiss' plane. Then-unknown Franz Kafka arrived from Prague as a reporter. One of the financiers of the event was Luigi Albertini, the director of one of Italy's most important newspapers, "Corriere della Sera". Even Giacomo Puccini, who was a great enthusiast, attended. All the most important aviators competed in the skies over the heath: Glenn Curtiss, Alessandro Anzani, Louis Bleriot, Henry Rougier, Mario Faccioli, Mario Cobiachi, and lieutenant Mario Calderara, who was assigned with the first Italian pilot licence on that occasion, and went on to found the Italian Military Airforce in 1923. In 1921, together with the Italian Grand Prix of automobiles and the Italian Moto Club Grand Prix editions, the aviation version was held, giving birth to a real auto-moto-aerodrome. Engines dominated the world's scene, and Italy, with Brescia in the front line, did not want to be indifferent, and decided to consecrate its heath and its people to the birth of Italian aviation, in the name of the long, glorious sport tradition that made the city famous in the automotive field.

LES AVIONS

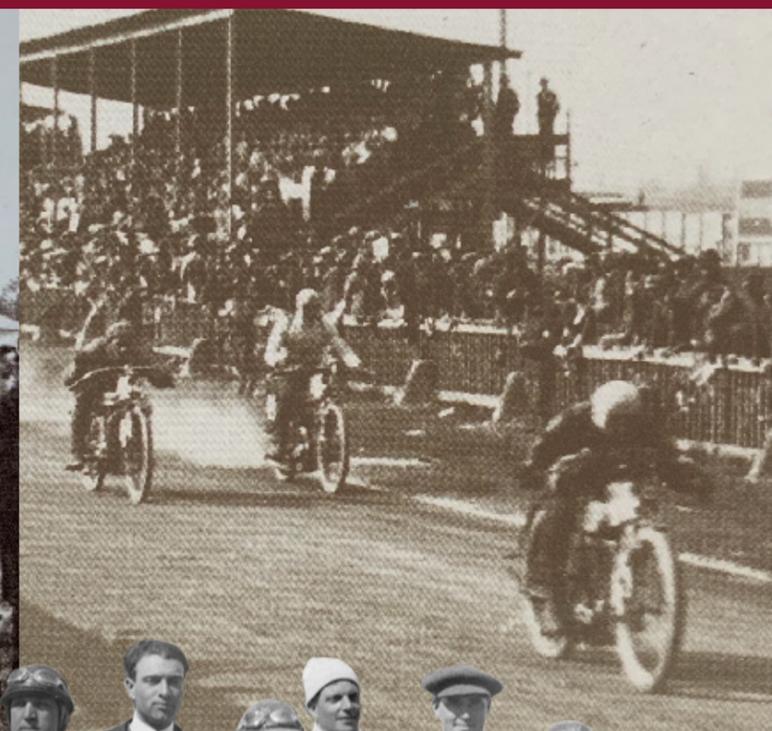
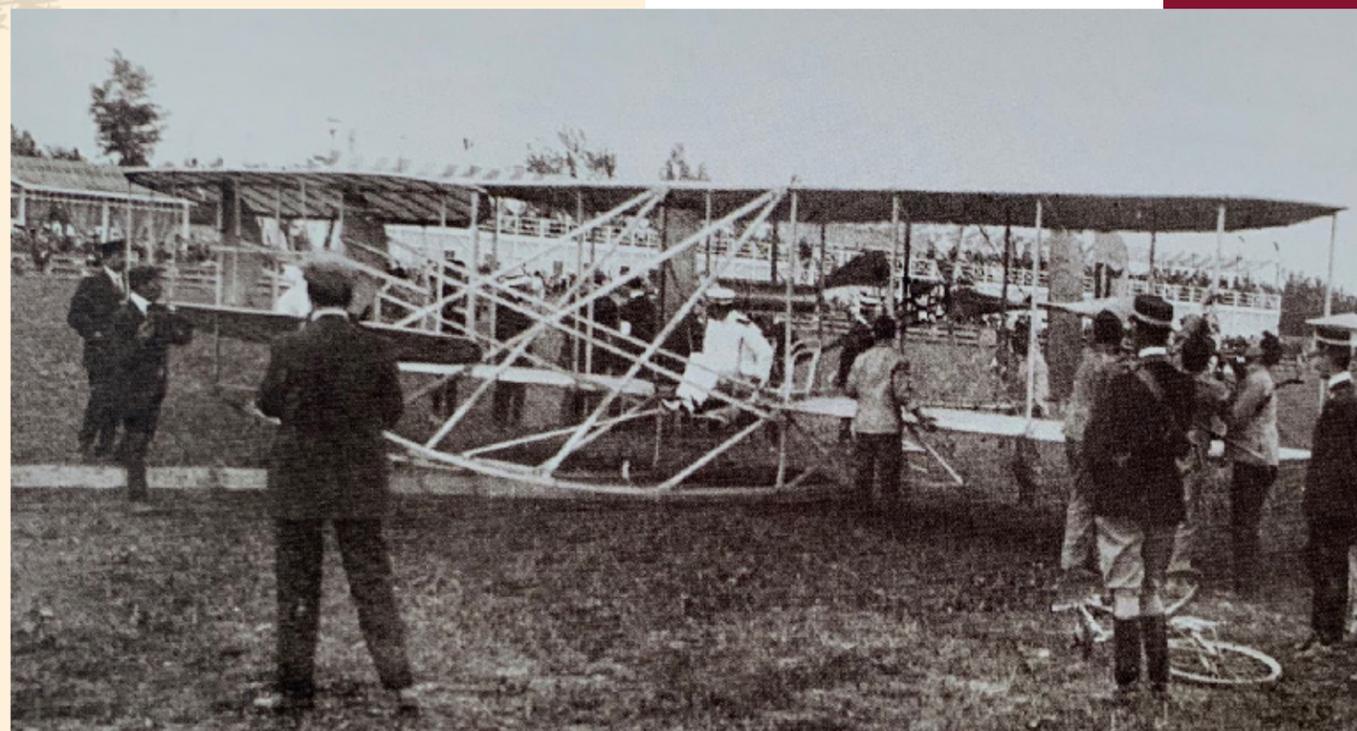
Le Circuit International de Brescia-Montichiari n'a pas seulement vu passer des voitures et des motos mais également des avions. Ils ont joué un rôle important. Ce qui était devenu un vrai circuit automobile dans la lande de Montichiari a vu sa première démonstration aérienne le 9 septembre 1909. Pas moins de 14 pilotes, venus d'Italie, de France et des USA y ont participé en présence du Roi Vittorio Emanuele III. Le poète Gabriele d'Annunzio a volé dans l'avion des pionniers américains Glenn Curtiss. Parmi les journalistes et chroniqueurs, Franz Kafka a fait le déplacement de Prague et pour le côté financier de la démonstration il y a Luigi Albertini, rédacteur en chef du «Corriere della Sera». Est également présent, le Maître musicien Puccini, grand amateur d'avions. Tous les grands aviateurs de l'époque se sont défiés dans le ciel de la lande de Montichiari. Parmi eux, on se souvient de Glenn Curtiss, Alessandro Anzani, Louis Bleriot, Henri Rougier, Mario Faccioli, Mario Cobiachi et le lieutenant Mario Calderara qui fonda l'armée de l'air italienne en 1923. Dans l'édition de 1921, en plus du grand Prix d'Italie et du Grand Prix Moto Club celui du Grand Prix de l'aviation a également eu lieu en Italie sur le Circuit International Brescia-Montichiari. C'était alors un véritable circuit automoto-aérodrome. Dans cette période-là, les moteurs dominent la scène mondiale et bien sûr l'Italie. Au nom de cette longue et glorieuse tradition sportive qui l'a rendu célèbre, Brescia va profiter de cette opportunité et décide de consacrer sa lande et tous ses habitants à ce qui deviendra l'aviation italienne.

I MOTOCICLI

Sul Circuito Internazionale di Brescia Montichiari corsero anche le motociclette: i più famosi piloti come Gentile Minazio, Damiano Rogai, Piero Maggi, Rampini, Badino Mai si sfidarono sulle strade del circuito. Tra le case motociclistiche vanno citate la Della Ferrera, l'AJS, la Maffei e la Harley Davidson, che era presente con la sua squadra ufficiale quando nel 1921 si corse il Gran Premio del Moto Club d'Italia, vincendolo.

THE MOTORCYCLES

Motorcycles also run on the International Brescia-Montichiari Circuit, ridden by the most famous motorcyclists, such as Gentile Minazio, Damiano Rogai, Piero Maggi, Rampini and Badino Mai. Amongst the motorcycle manufacturers, Della Ferrera, AJS and Maffei should be mentioned. Moreover, Harley Davidson was present with its official team in 1921, when the Italian Motorbike Club Grand Prix was run.



LES MOTOS

Les motos ont aussi couru sur le Circuit International de Brescia-Montichiari. Des célèbres e grands pilotes comme Gentile Minazio, Damiano Rogai, Piero Maggi, Rampini, Badino Mai se sont défiés sur les routes de ce Circuit. Parmi les fabricants de motocyclettes, on ne peut pas oublier Della Ferrera, AJS, Maffei et Harley Davidson, qui était présent avec son équipe officielle en 1921 au Grand Prix du Moto Club d'Italie, grand gagnant de la compétition.



L'EVENTO: IL CENTENARIO DEL 2021

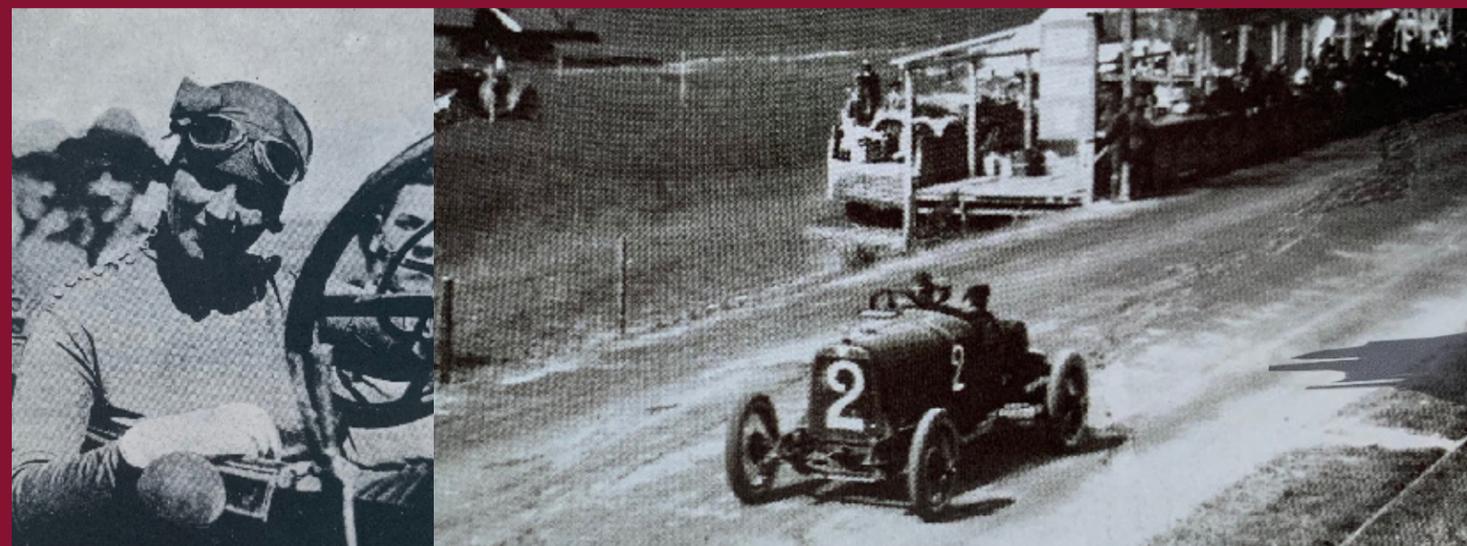
L'HRC di Montichiari, club federato all'Automotoclub Storico Italiano ASI e alla FIVA, è nato con la mission di riportare sul territorio della brughiera di Montichiari le automobili, le motociclette e gli aerei che furono protagonisti delle gare sul circuito internazionale di Brescia Montichiari, dove il progresso "legge fatale che sospinge gli uomini ad una folle corse verso più grandi conquiste" ha visto una delle sue più grandi espressioni.

I bugattisti di tutto il mondo erano presenti sul Circuito Internazionale di Brescia Montichiari per riportare le tipo Brescia là dove nacque il loro mito. Non solo le Bugatti, ma le Alfa Romeo, le Lancia, le Fiat, la Ballot, l'Ansaldo, la Chiribiri, l'Amilcar, la BNC, la Rally e... molte altre ancora a rappresentare il meglio del motorismo storico mondiale.

THE EVENT: THE 2021 CENTENNIAL

The Historic Racing Club of Montichiari, a federate of ASI (Italian Historic Automobile and motorbike Club) and of FIVA (International Federation of Ancient Vehicles), was born with the aim of bringing racing cars, motorcycles and airplanes back to the heath of Montichiari, where for years they had been the stars of the International Circuit. This is where progress, the "fatal law that drives men to a mad race towards greater conquests", saw one of its greater expressions.

Bugatti they were present from all over the world will come to the International Brescia-Montichiari Circuit to bring Bugatti Brescia vehicles back to where their myth was born. Not only Bugatti, but also Alfa Romeo, Lancia, Fiat, Ballot, Ansaldo, Chiribiri, Amilcar, BNC, Rally and many others will represent the best of historic motorsport in the world.



L'ÉVÉNEMENT : LE CENTENAIRE DE LA 2021

L'Historique Racing Club (HRC) de Montichiari, club fédéré par l'Historique Automotoclub Italien ASI et la Fiva (Fédération internationale de véhicules anciens), est né avec une envie et une mission précise. Ramener sur le territoire de la lande de Montichiari voitures, motos et avions qui ont fait les beaux jours et le succès du Circuit International de Brescia et Montichiari.

Des « Bugattistes » du monde ils étaient présents sur le départ du Circuit International pour ramener la mythique T13-Type Brescia là où tout a commencé. Alfa Roméo, Lancia, Fiat, Ballot, Ansaldo, Chiribiri, Amilcar, Bnc, Rally et bien d'autres complètent le tableau des constructeurs automobiles présents. Les meilleurs de l'histoire du sport automobile mondiaux seront représentés à Montichiari.





Organizzazione



ROMA CREATIVA
MARKETING & COMMUNICATION

ROMA CREATIVA

Phone: +39 366.9791688 | +39 334.666021

eventi@romacreativa.it

www.circuitointernazionale.it

con il Patrocinio



Historic Racing Club Fascia d'Oro di Montichiari

Phone: +39 030.9651591 | +39 327.1517077

circintbrescia@intredbox.it

