

SPECIAL EDITION



102°
1921-2023
RIEVOCAZIONE **CIRCUITO**
INTERNAZIONALE
BRESCIA - MONTICHIARI

AVTOMOBILE CLUB di MILANO - CITTA' DI BRESCIA - SOCIETA' ITALIANA di AVIAZIONE
GRAN PREMIO D'ITALIA INTERNAZIONALE
AVTOMOBILI - 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 - CONCORSO IPPICO INTERNAZIONALE - TIRÒ di PICCIONE - GRANDI SPETTACOLI TEATRALI

24-25-26 MAGGIO 2024



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

4 - 5 - 10 - 11 Settembre 1921

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



Prenotatevi se volete assicurarvi un posto.

E severamente accedere alle Tribune dalle porte.

PROGRAMMA *

Venerdì 24 Maggio:
Partenza da Montichiari per un tour delle Eccellenze Italiane che ci porterà a conoscere le terre di Giuseppe Verdi, famose non solo per le opere del Maestro ma anche per il Prosciutto di Parma e il Parmigiano Reggiano. Raggiungeremo poi Cremona, la città dei violini di Antonio Stradivari e dei liutai dove ceneremo e pernosteremo.

Sabato 25 Maggio:
Partenza da Cremona per un suggestivo percorso lungo il fiume Po attraversando piccoli borghi, guidando su strade che offrono affascinanti paesaggi ed un grande piacere di guida che ci condurranno in Autodromo dove potremo divertirvi girando con le nostre vetture anteguerra.
Dopo pranzo torneremo a Cremona per visitare questa splendida città, vedere i liutai all'opera ed ascoltare la melodia di un violino Stradivari.
La giornata si concluderà con la cena di gala a Palazzo Trecchi, edificato nel 1496 come dimora dei Marchesi Trecchi.
Pernottamento

Domenica 26 Maggio:
Partenza per Montichiari per la rievocazione del Circuito Internazionale di Brescia-Montichiari.
Pranzo e fine manifestazione.

* Il programma potrà subire variazioni

PROGRAM *

Friday 24 May:
Departure from Montichiari for a tour of Italian Excellences that will take us to the land of Giuseppe Verdi, famous not only for the Master's Operas but also for Parma ham and Parmigiano Reggiano. We will then reach Cremona, the city of Antonio Stradivari's violins and violin artisans, where we will have a dinner and spend the night.

Saturday 25 May:
Departure from Cremona for an evocative route along the Po's river, through small villages, driving on roads showing fascinating landscapes and great driving pleasure that will drive us to the racetrack where we will have fun driving around in our pre-war cars.
After lunch we will be back to Cremona to visit this beautiful city, see the violin's artisans at work and listen to the melody of a Stradivari's violin.
The day will end with a gala dinner at Palazzo Trecchi, built in 1496 as the marquises Trecchi's home.
Overnight stay.

Sunday 26 May:
Departure for Montichiari for the Historic reenactment of the "Circuito Internazionale di Brescia-Montichiari".
Lunch and end of event.

* The program may undergo variations

PROGRAMME *

Vendredi 24 Mai:
Départ de Montichiari pour un tour de l'excellence italienne qui nous mènera au pays de Giuseppe Verdi, célèbre non seulement pour les Opéras du Maître mais aussi pour le jambon de Parma et le Parmigiano Reggiano. Nous rejoindrons ensuite Cremona, la ville des luthiers et des violons d'Antonio Stradivari, où nous dînerons et passerons la nuit.

Samedi 25 Mai:
Départ de Cremona pour un itinéraire suggestif le long du fleuve Po, en traversant des petits villages, en conduisant sur des routes offrant des paysages fascinants et un grand plaisir de conduite qui nous mènera à l'Autodrome où nous nous amuserons à conduire nos voitures d'avant-guerre. Après le déjeuner, nous retournerons à Cremona pour visiter cette belle ville, voir les luthiers à l'œuvre et écouter la mélodie d'un violon de Stradivari. La journée se terminera avec un dîner de gala au Palazzo Trecchi, construit en 1496 comme résidence des marquises Trecchi.
Nuitée.

Dimanche 26 Mai:
Départ pour Montichiari pour la reconstitution historique du "Circuito Internazionale di Brescia-Montichiari".
Déjeuner et fin de l'événement.

* Le programme peut subir des variations

INTERNATIONAL ITALIAN GRAND PRIX

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

In questa Tribuna provvista di S. M. e di altre prime come per Prato di Capa Reale nella massima. Anche durante il distacco sempre il Circuito di via Genova dove tutte le manifestazioni.

Il fronte a queste Tribune sono in Tribuna, i box di osservatori. In tribuna dei treni e il Campo d'Aviazione. Durante l'evento completamente privo di traffico e parcheggio si trova la zona per circa 80 Km. circa dai treni del percorso.

T. T. - Tribune Tangenziali posti 1200 circa.

Da questa Tribuna si potrà l'interessante spettacolo della corsa parabolica durante tutto il tempo. Tribuna in cima delle tribune per circa 10 Km.

Anche di fronte a queste Tribune vi sono le tribune dei tempi.

Esse hanno posti numerati e posti senza numero: i posti numerati sono riservati ai detentori di permessi.

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

P. V. - Parco Velcoli.

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

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

Queste Tribune sono coperte e ben servite e in un separato le automobili a gruppi.

Da questa Tribuna si può lo spettacolo seguito in velocità la corsa per circa 10 Km. dietro alla porta villa.

Queste tribune per l'automobile da destra di sinistra al centro della tribuna. Sono a presenza anche che possono anche essere conosciuti tutti i giorni delle tribune.

Dietro a questa Tribuna si sono per promotori tribune circa due chilometri dove si trovano dei permessi T. A. e permessi di passaggio.

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

Queste Tribune hanno le stesse dimensioni delle Tribune automobilistiche e dietro ad esse spettano le due tribune l'automobile e sempre l'automobile di Piazza Velcoli.

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

ATTENTI: Il giorno 10 di Agosto anche il diritto di spionare l'abitazione. Il Circuito come da Decreto Prefettizio sarà sbarrato completamente e nessuna 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





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 monteclarensese, arida ghiaiosa e priva di alberi, divenne il punto di riferimento ideale per le corse automobilistiche, nelle quali la giovane industria automobilistica si cimentava, 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 première course a lieu, suivie d'autres les années suivantes. En septembre 1905, trois compétitions se déroulent: Vincenzo Florio Cup, Conte di Salami 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

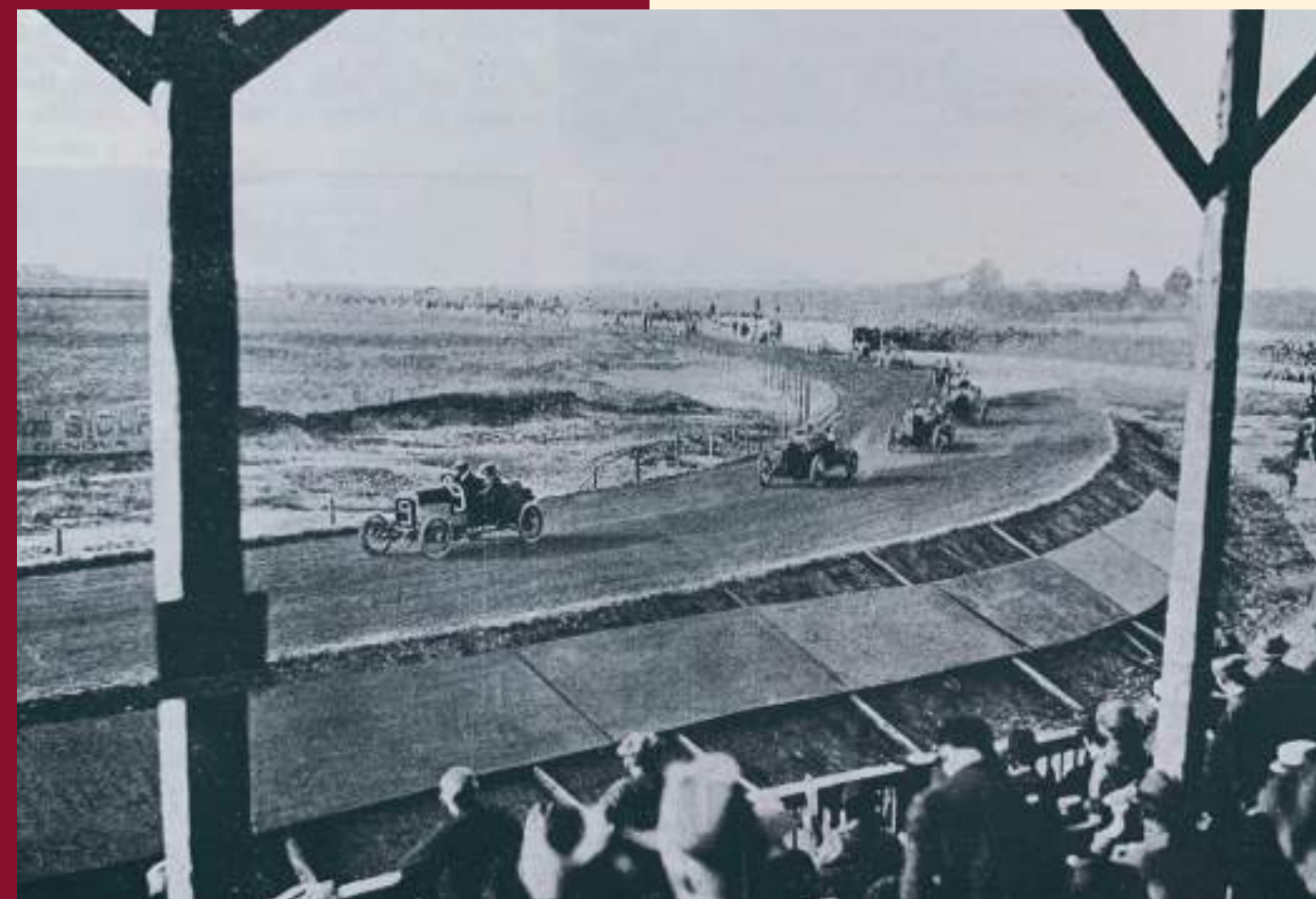
The most prestigious car manufacturers of the time took part in races on the International Brescia-Montichiari Circuit: Isotta Fraschini, which won the Florio Cup in 1907; Alfa Romeo, driven by Enzo Ferrari, which ranked fourth place in its category with an average speed of 147.540 km/h (91.677 miles/h); 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 Cobiانchi 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 Cobiانchi, 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

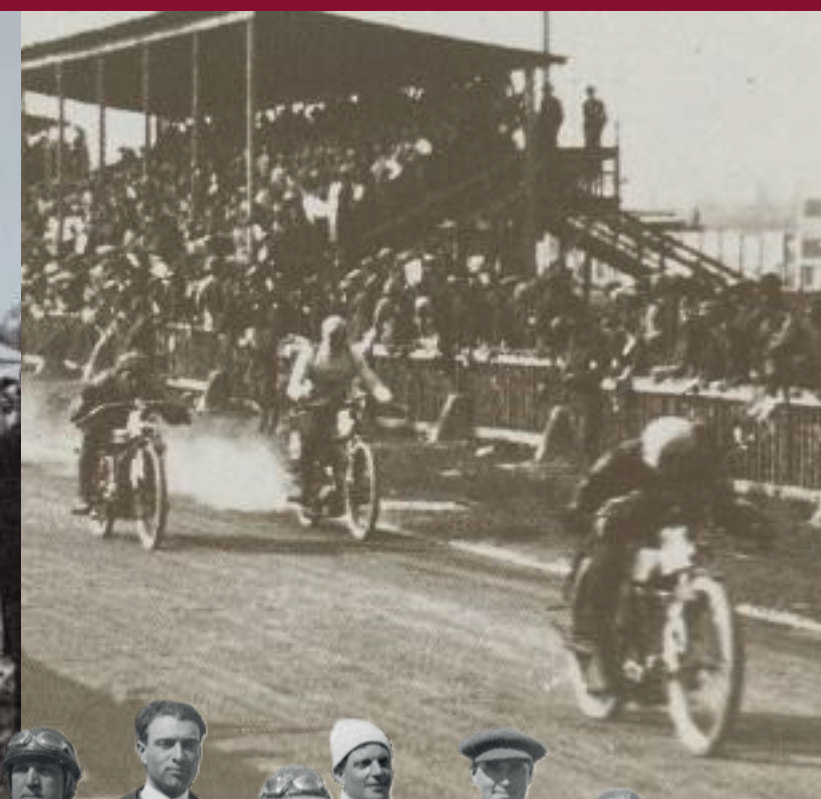
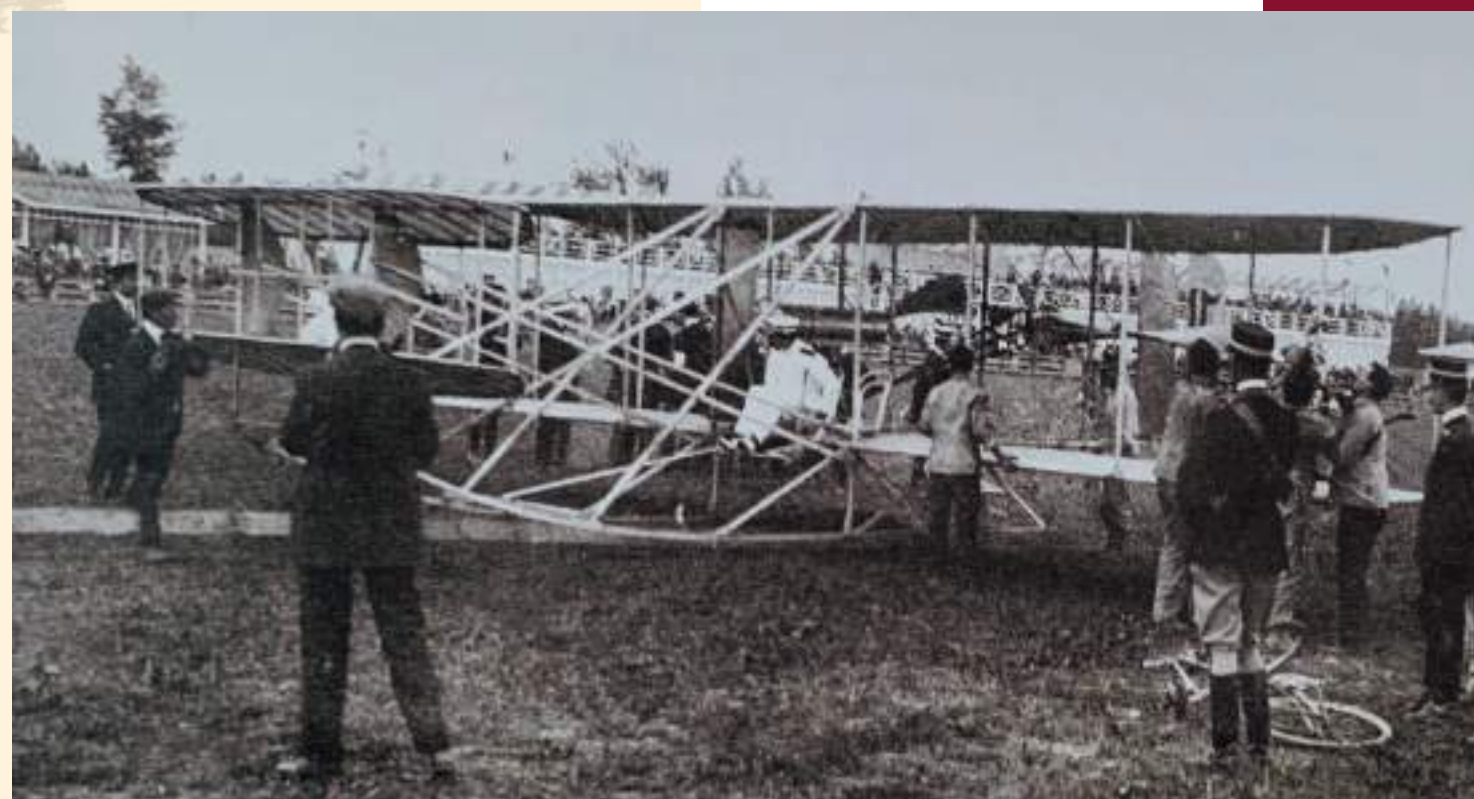
Le Circuit International de Brescia-Montichiari n'a pas seulement vu passer des voitures et des motos mais également des avions. Ils ont joué un rôle important. Ce qui était devenu un vrai circuit automobile dans la lande de Montichiari a vu sa première démonstration aérienne le 9 septembre 1909. Pas 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 Cobiانchi 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'ÉVÈNEMENT : 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.





ROMA CREATIVA

con il Patrocinio



Historic Racing Club Fascia d'Oro di Montichiari
circintbrescia@intredbox.it

