



Veteran Car Club Enrico Bernardi *al Museo Nicolis*



n° 3 - Estate 2009





Lettera ai Soci

di Luciano Nicolis

L'estate 2009 porta a tutti i soci del "Veteran Car Club Bernardi" il terzo numero della nostra rivista. Il giornale del Club apre con un breve resoconto delle iniziative realizzate dal Museo Nicolis. Solo un aperitivo, perchè nelle pagine interne altri servizi giornalistici sono dedicati alla "Mostra nelle mostre", rassegna fotografica sull'automobile italiana dedicata alle auto più belle del mondo, al convegno tenuto al Museo per favorire una guida consapevole e ad altre interessanti iniziative. Lo scorso gennaio l'avvocato Roberto Loi, presidente dell'Asi, ha preso parte alla giornata inaugurale del nuovo anno. Soci ed appassionati hanno così potuto sentire le ultime novità direttamente dalla voce del Presidente nonché le prime anticipazioni sul Rally mondiale Fiva che si disputerà in Italia dal 18 al 26 settembre 2009 e farà tappa a Villafranca. Abbiamo dato ampio spazio anche alla Stallavena-Bosco Chiesanuova che si disputerà sabato

20 e domenica 21 giugno, mentre il tradizionale raduno motociclistico 'A spasso con Enrico Bernardi' permetterà agli appassionati delle due ruote di trascorrere una bella giornata insieme. Di grande interesse il raduno di Roncà che ha saputo fondere con intelligenza la passione dei motori e l'amore per la storia. Il mese di maggio ha visto il tradizionale passaggio della 'Mille Miglia' dalla nostra città con un itinerario inedito che ha valorizzato non solo piazza Bra ma altri pittoreschi scorci di Verona. Sempre in maggio il nostro Club ha preso parte alla rievocazione dedicata al grande campione di Formula 1 Gilles Villeneuve, alla quale sono intervenuti Sergio Scaglietti e Franco Gozzi. Colgo l'occasione per ricordare che sabato 3 e domenica 4 ottobre si terrà la seconda Mostra scambio al Mercato ortofrutticolo di Villafranca e che, poche settimane dopo, tutti i Soci saranno chiamati a votare le cariche direttive del nostro Club. Buona lettura a voi tutti.



Da sinistra, Silvano Bissoli, Maurizio e Arcadio Cordioli, Luciano Nicolis, Auro Mantovani, Silvano Magagnin, Tania Aldrighetti, Roberto Dal Zovo e Claudio Zumerle

Il Club Enrico Bernardi

PRESIDENTE
PRESIDENTE ONORARIO
VICE PRESIDENTE
CONSIGLIO DIRETTIVO

Luciano Nicolis
Bruno Torazzi
Roberto Gerosa
Silvano Bissoli
Flavio Bortoletto
Arcadio Cordioli
Maurizio Cordioli
Roberto Gerosa
Auro Mantovani
Arcadio Cordioli
Auro Mantovani
Arcadio Cordioli
Dario Marastoni
Gianni Pellizzoni
Flavio Bortoletto
Diego Egua
Giorgio Cristofoli
Maurizio Cordioli
Claudio Zumerle
Rino Boschi



SEGRETARI

TESORIERE
REVISORI DEI CONTI

DELEGATO LOGISTICO

DELEGATO AUTO
DELEGATO MOTO
DELEGATO TRATTORI
DELEGATO MANIFESTAZIONI



SEGRETERIA

Veteran Car Club Enrico Bernardi

Via Lussemburgo,9 c/o Museo Nicolis
37069 Villafranca VR
Tel. 045/6302323
Fax 045/6309355

Sito internet: www.vccebernardi.it
e-mail: vccebernardi@vccebernardi.it
Cellulare: 393/5625968



Orario segreteria: dal martedì al venerdì dalle 14 alle 18.30, il sabato dalle 10 alle 12.

Questa pubblicazione è gratuita per tutti i soci "Veteran Car Club Enrico Bernardi" che la possono ritirare presso il Museo Nicolis. Gli stessi, godono di una tariffa speciale per l'ingresso al Museo (5,50 euro) oltre allo sconto del 10 per cento su tutti i prodotti del bookshop.

In copertina l'Alfa Romeo 1750 GTC 1931 del Museo Nicolis, vincitrice del "Prix d'elegance" al Concorso Internazionale "Louis Vuitton Classic del 2001.

Expo, mostre, eventi

Un'auto del Veteran Car Club Bernardi conquista la copertina della Manovella



La Scat 15-20 HP con carrozzeria Torpedo del Veteran Car Club Bernardi ha meritato la copertina e il servizio di apertura de 'La Manovella' di gennaio, organo ufficiale dell'Asi. L'auto del Museo Nicolis, che era stata presentata in anteprima giusto un anno fa sulle pagine della nostra rivista, è stata acquistata da Luciano Nicolis nella lontana Australia, dove l'allestimento della carrozzeria era stato curato da Munro e Co. di Melbourne. Un accurato restauro l'ha riportata in perfetta forma. La Scat divenne famosa per il rivoluzionario brevetto di avviamento automatico ad aria compressa. Il motore veniva messo in moto, novità assoluta per l'epoca visto che parliamo del primo decennio del 1900, grazie a una piccola leva posta nel cruscotto della vettura. "Il motore parte a freddo", prometteva il libretto, "anche dopo parecchi giorni di riposo". E aggiungeva: "Basta aver cura di tenere ben chiuso il rubinetto del serbatoio, dal quale l'aria compressa può azionare un fischio potentissimo che sostituisce con vantaggio qualsiasi tipo di sirena".

Coi bimbi dello Zecchino D'Oro

Il Museo Nicolis in collaborazione con Veronafiery ha partecipato domenica 19 aprile in Piazza Bra alle selezioni per il 52° 'Zecchino d'Oro', il festival dei bimbi organizzato dall'Antoniano di Bologna. Il tour nazionale della selezione per la celebre gara ha fatto tappa a Verona venerdì 17 e sabato 18 aprile e si è concluso domenica 19 con una grande festa. In quell'occasione il Museo Nicolis ha messo a disposizione del pubblico alcuni "pezzi" delle sue collezioni. Tra questi, un organo portativo, uno strumento musicale che è esposto al Museo (in primo piano nella foto) e due bicicli che riproducono le *michaudine*, le antenate della moderna bicicletta (periodo metà dell'Ottocento) che per prime introdussero il concetto di ruota anteriore come "motrice" del veicolo grazie all'utilizzo dei pedali. Un modo simpatico per diffondere la cultura dell'auto e della storia insieme al divertimento. Lo staff del Museo è rimasto a disposizione di grandi e piccoli per tutta la manifestazione rispondendo a tutte le curiosità del pubblico.



La due ruote Motom 12D

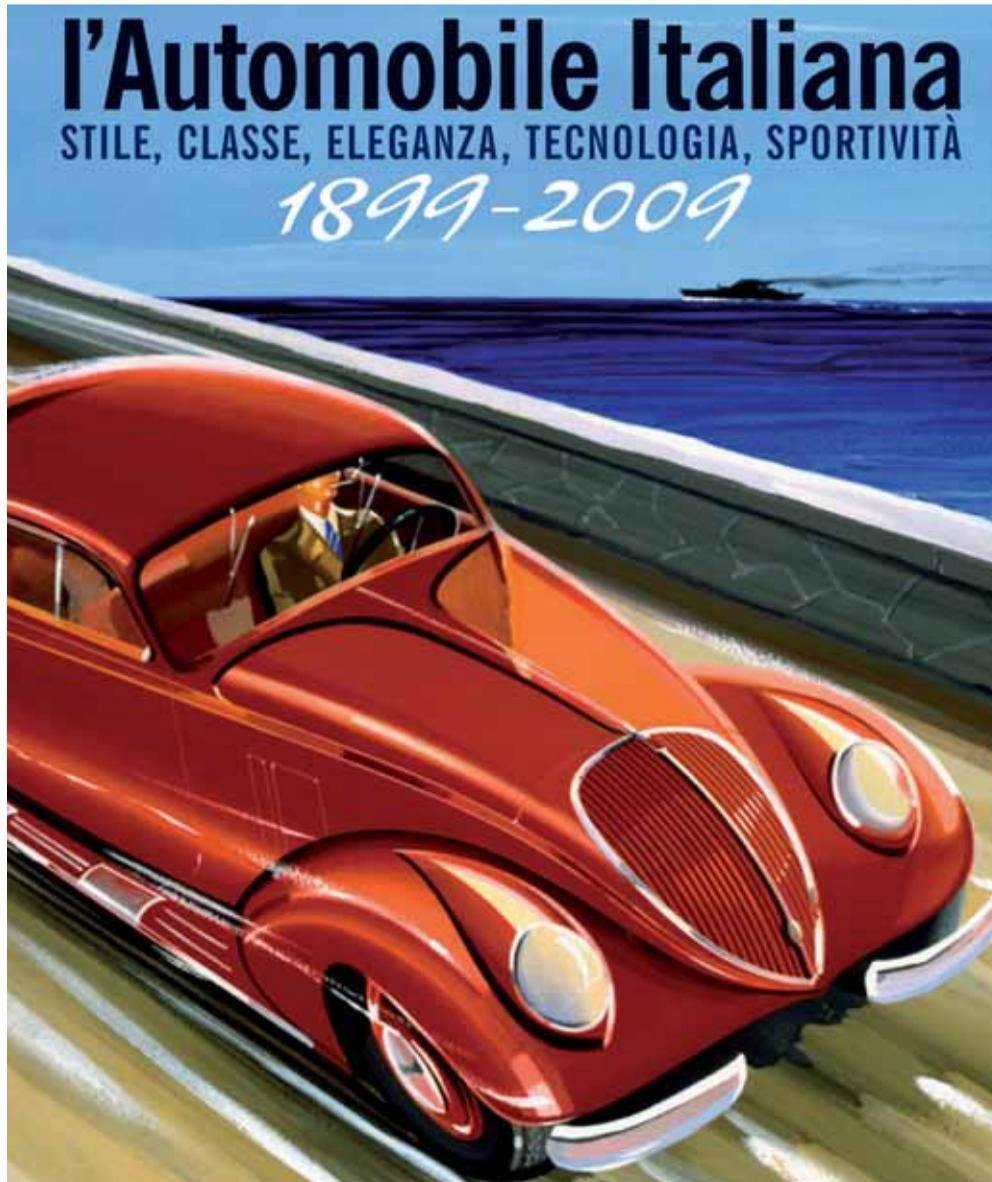
Con la mostra "Serie Fuori Serie" inaugurata a marzo al Museo Triennale Design di Milano, viene raccontata la storia del *design* e della produzione industriale attraverso la *partnership* con i maggiori giacimenti di design italiano tra i quali il Museo Nicolis. "Serie Fuori Serie" illustra il paesaggio contemporaneo che, dalla ricerca sperimentale, arriva fino ai mercati di massa, usando sia materiali artigianali, sia tecnologie avanzate. Il Museo Nicolis partecipa con l'esposizione di un pezzo esclusivo della propria collezione: il ciclomotore Motom 12D progettato nel 1948 dall'ingegner Battista Falchetto, progettista della Lancia. Nel 1951 viene realizzato il Motom 12 D, costituito da un telaio con forma ad X, composto da



due semigusci abbinati e brevettato a trave unica in lamiera imbottita, in blocco con pedaliera, motore e il supporto della sella. Le peculiarità del motore sono quelle che caratterizzeranno la produzione negli anni a venire. Infatti l'esperienza automobilistica di Falchetto lo ispira anche nella progettazione del propulsore, dotato di ciclo a quattro tempi, monocilindrico di 48 cc, raffreddato ad aria con buona potenza, raggiungeva infatti i 50 km/h, con consumi molto bassi. Con l'inserimento di questa due ruote il Museo Nicolis rinnova la collaborazione con l'Istituzione che in Italia si occupa di valorizzare i giacimenti di design che rappresentano la ricchezza e la forza, spesso nascoste, del nostro Paese.



Il Museo Nicolis protagonista de



Per la prima volta in Italia le nostre automobili saranno protagoniste di una mostra che verrà effettuata da giugno a ottobre 2009 in contemporanea in ben cinque musei italiani. Titolo di questo evento è: "L'automobile italiana, stile, classe, eleganza, tecnologia, sportività, 1899-2009". Centodieci anni di storia che hanno fatto scuola nel mondo dando vita a una corrente di pensiero che verrà rappresentata alla Galleria Ferrari, al Museo Nicolis, al Museo Carlo Biscaretti di

Ruffia di Torino, al Centro Storico Fiat e alla Collezione Panini di Modena. A Torino ci sarà anche la possibilità di visitare il Centro Storico Fiat dove sono custoditi i progetti e le realizzazioni nei vari campi (cielo, mare e terra) di una delle aziende industriali più poliedriche e rappresentative al mondo. A completamento della mostra vi sarà anche una rassegna fotografica delle pietre miliari dedicate ai marchi storici Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Maserati e Ferrari. Presentando il



La storia sull'automobile italiana

MUSEO NICOLIS



biglietto d'ingresso nel primo museo visitato, sarà possibile avere un prezzo d'ingresso agevolato a tutte le altre strutture a pagamento aderenti all'iniziativa, favorendo così un percorso culturale completo. Per il Museo Nicolis prendere parte a questa retrospettiva è un riconoscimento molto importante. La Galleria Ferrari, con la quale da tempo è avviato un fattivo rapporto di collaborazione, ha riconosciuto infatti il nostro Museo come uno degli anelli fondamentali per disegnare il lungo

cammino compiuto dall'automobile italiana nella storia del Novecento. La partecipazione a questo evento è un premio per l'impegno profuso dal fondatore Luciano Nicolis nella meticolosa e instancabile ricerca in tutto il mondo di modelli italiani dimenticati. Piccole tessere riunite oggi insieme nel prezioso mosaico offerto dal museo di Villafranca a beneficio dei visitatori, dei giovani e delle future generazioni per testimoniare lo sviluppo della tecnologia nel corso del Ventesimo secolo.





Parte in quarta il “Vete



Una giornata di festa al Museo Nicolis per il 45° anniversario del nostro “Veteran Car Club Enrico Bernardi”, il primo circolo scaligero di Verona e provincia per appassionati e collezionisti di auto e moto d'epoca, fondato nel 1964 e che quest'anno ha sfiorato la prestigiosa vetta dei mille iscritti. All'importante anniversario, celebrato domenica 18 gennaio, ha partecipato l'avvocato Roberto Loi, presidente dell'Asi. Nella prestigiosa sede del museo di Villafranca, erano presenti centinaia di collezionisti provenienti da diverse città italiane. Danilo Castellarin ha commentato alcuni preziosi filmati storici, molto apprezzati dal pubblico in sala, frutto

della sua appassionata ricerca. Dopo l'approvazione del bilancio, la giornata è proseguita con una visita al museo, il pranzo sociale e la consegna di riconoscimenti a vari esponenti dell'automobilismo storico, fra i quali Flavio Bortoletto, Rino Boschi, Silvano Bissoli, Arcadio e Maurizio Cordioli, Giorgio Cristofoli, Diego Egua, Roberto Gerosa, Auro Mantovani, Dario Marastoni, Luciano Olivieri, Gianni Pellizzoni, Enzo Siligardi, Claudio Zumerle, Raffaele Rizzi e Achille Gerla, organizzatori della manifestazione ‘Vernasca Silver Flag’, vicino Piacenza, una delle più frequentate d'Italia. Il presidente Roberto Loi ha sottolineato l'impegno di Luciano



ran Car Club Bernardi”

MUSEO NICOLIS



Nicolis, presidente del “Veteran Car Club Bernardi” e fondatore dell’omonimo museo, cogliendone la caratteristica principale: “A differenza di altre realizzazioni museali gestite da enti o istituzioni, qui si respira in ogni angolo la passione, l’impegno e la caparbia di un uomo che è riuscito a trasformare il sogno in realtà dedicando una vita intera alla storia dell’automobile”. Proprio qui, al museo di Villafranca di Verona, faranno tappa i partecipanti al Rally mondiale Fiva che, grazie all’impegno di Roberto Loi -che è anche vicepresidente Fiva- si disputerà in Italia dal 18 al 26 settembre 2009. La riunione al Museo Nicolis ha visto un’ampia partecipazione di soci del

“Veteran Car Club Enrico Bernardi” che, sbrigate le pratiche amministrative ed approvato il bilancio, hanno trascorso qualche ora all’insegna della convivialità. Il pranzo è stato organizzato nell’originale allestimento del pianoterra, con auto d’epoca e trofei a far da preziosa cornice. L’atmosfera ha fatto riaffiorare aneddoti e ricordi, alimentando così il prezioso volano dell’entusiasmo, indispensabile ingrediente per l’organizzazione di iniziative, eventi e raduni. Alla fine del pomeriggio Luciano e Silvia Nicolis hanno condotto gli ospiti nei saloni del museo per scoprire le ultime novità e lo stato di restauro dei pezzi più pregiati.





Al 'Veteran Car Club Berna



Appartiene a un socio del "Veteran Car Club Enrico Bernardi" la Mercedes che fu di Gigliola Cinquetti, vincitrice nel 1964 del Festival di Sanremo e del Festival europeo della canzone con 'Non ho l'età per amarti'. La Mercedes 220SE che la brava interprete scaligera usava in tutta Europa è stata acquistata dal collezionista padovano Roberto Munaro, 57 anni, imprenditore. "Stavo leggendo 'La Manovella' e sono stato colpito da un annuncio che proponeva la Mercedes appartenuta ad una cantante famosa. Non c'era scritto chi. La mia curiosità aumentò e mi attaccai al telefono per avere ulteriori ragguagli. Mi dissero che l'auto era di Gigliola Cinquetti. Purtroppo però, precisarono subito, l'auto era già stata venduta. Peccato, pensai fra di me". Dopo quindici giorni squilla il telefono. Era il concessionario al quale aveva telefonato Munaro. "La trattativa non si è conclusa e la Mercedes di Gigliola, se la desidera ancora, è in vendita. Ricordo che mancava poco a Natale. La richiesta era di 12 milioni, ma riuscii ad averla per 9. Non fosse appartenuta a un personaggio famoso, il suo valore sarebbe stato di due, tre milioni in



rdi' la Mercedes di Gigliola

meno. Oggi l'auto vale 7/8000 euro". La Mercedes 220SE è del 1962, color grigio scuro graffite, 2200 cc., sei cilindri, iniezione meccanica e cambio automatico. "Quando l'ho acquistata aveva appena superato i centomila chilometri", ricorda Munaro. E aggiunge: "Ho percorso con la Mercedes di Gigliola 35 mila chilometri e devo onestamente riconoscere che non mi ha mai lasciato a piedi. Tranne una volta, ma è stata colpa mia. Non mi ero accorto che l'indicatore della benzina era guasto. Rimasi a secco in piena notte. Tuttavia, anche quella volta ho avuto fortuna perché dopo cinquecento metri c'era un distributore automatico aperto, riempii una tanica vuota e il viaggio proseguì. La Mercedes di Gigliola mi ricorda l'adolescenza, anni davvero magici, gli scontri epici fra Gianni Morandi e Claudio Villa, Canzonissima, la bionda francesina Sylvie Vartan. Mi sono documentato sulla storia di Gigliola e l'ho amata ancor più". Poi mostra i documenti e aggiunge con un sorriso: "Vede, sul libretto l'hanno intestata a papà perché lei, Gigliola, nel 1964 non solo non aveva l'età per amare ma neppure l'età per guidare..."



"Ringrazio i collezionisti perchè tutelano la storia"

Quando Gigliola Cinquetti ha saputo che la sua vecchia Mercedes è finita in buone mani non ha nascosto il suo entusiasmo: "Sono davvero felice che la protagonista di tanti ricordi sia conservata con amore", ha detto la cantante veronese. Negli anni Sessanta Luigi Cinquetti, detto Getti, acquistò la Mercedes pochi mesi dopo il successo della figlia a Sanremo. C'era bisogno di un'auto robusta, affidabile e al tempo stesso prestigiosa. Un mezzo capace di divorare migliaia di chilometri, spesso nel cuore della notte, per raggiungere le città dei concerti e dei recitals. I Cinquetti acquistarono la Mercedes di seconda mano, in perfette condizioni. "Guidava sempre papà, vicino a lui stava il maestro Sergio Ravazzin, io mi sdraiavo sul sedile posteriore cercando di riposare". 'Ola', questo il diminutivo usato in famiglia Cinquetti per chiamare Gigliola, percorse con la 220SE centomila chilometri. "E vorrei precisare che nel 1965 non c'erano le autostrade, le tangenziali, i raccordi e le superstrade di oggi", dice con un sorriso. Poi continua: "Il viaggio da Milano a Roma durava otto, nove ore. Se c'era da raggiungere la Francia, la Germania, la Danimarca o l'Olanda, bisognava mettere in preventivo due o tre giorni di viaggio. Più d'una volta varcammo anche il blocco dei paesi sovietici e raggiungemmo la Polonia, la Romania. Erano vere e proprie

avventure perché i tempi si dilatavano enormemente, le strade erano infinite, spesso deserte e pochissimi masticavano l'inglese, davvero altri tempi". Dopo la Mercedes, le auto di Gigliola sono state Lancia, Daimler, Rover. Ma i ricordi più emozionanti ed intensi sono legati all'auto tedesca. Anche nel mondo della musica leggera l'auto rappresentava un simbolo, una meta da raggiungere. Spiega Gigliola: "Rita Pavone arrivava al Cantagiro con una Jaguar E color rosa, Little Tony era innamorato delle Ferrari sin da giovane e tuttora vanta una splendida collezione, Caterina Caselli viaggiava con la britannica Morgan". La Cinquetti formula anche una valutazione sociale: "Negli anni Sessanta le auto erano semplicemente più belle. Capisco perfettamente i collezionisti e gli appassionati. E li ringrazio perché tutelano un capitolo importante dell'evoluzione motoristica. Le auto avevano una personalità distinta, non come oggi che sono tutte uguali. Anche la gente era diversa perché diverso era il rapporto con l'automobile. Faccio un esempio:

anche quarant'anni fa il traffico provocava ingorghi e code. Ma bastava una battuta per riportare un po' di armonia. E a casa, alla sera, sembrava di aver vissuto all'interno di un film di Alberto Sordi, con il vigile, il parcheggiatore e il pappagallo che ti fa i complimenti dal finestrino, davvero tutto un altro mondo..."





I gioielli del Club: così ho



E' stata ufficialmente presentata sulla pista di Varano de' Melegari, a metà maggio, la bella Harley Davidson VLC del 1931 di 1200 cc, bicilindrica, valvole laterali, tre marce, 140 all'ora, acquistata nel 1971 da Adriano Bresaola, collezionista di Villafranca. Questa moto è stata restaurata inizialmente dal figlio Roberto e conclusa con maestria dal nipote Ivan, grazie all'aiuto di Maurizio Cordioli, commissario tecnico Asi del "Veteran Car Club Bernardi". La famiglia Bresaola ha una lunga storia di passione nel mondo delle auto e delle moto d'epoca. "Basti dire che

mio nonno Adriano", spiega il nipote Ivan, "fu uno dei primi soci del "Veteran Car Club Bernardi" e aveva la tessera Asi n. 0536". Adriano è deceduto nel 1997. Da tempo Roberto, padre di Ivan, vive molti mesi all'anno in Brasile. Quindi il testimone della tradizione di famiglia è passato ad Ivan, 31 anni, esponente della terza generazione dei collezionisti Bresaola. In un primo tempo su questa moto era stato montato un sidecar Parri, successivamente sostituito con una versione originale del 1933. Questa moto è stata prodotta dal 1930 al 1933 e ripropone la livrea

verde oliva, colore esclusivo nella produzione HD fino al 1932. Nel 1933 vennero introdotte altre versioni cromatiche, cinque in tutto. Per arrivare alla corretta verniciatura della livrea sono stati consultati Benito Battilani e Graziano Dainelli, apprezzati esperti del marchio americano, oltre a documentazioni inglesi ed americane che hanno permesso l'esatta scelta delle colorazioni. "Di questo modello esistono sei esemplari in tutta Italia", spiega Cordioli, "attualmente due sono a Verona, altre due a Salò, una a Firenze e un'altra a Vicenza". Il restauro è durato più di due anni ed ogni pezzo è stato attentamente valutato per essere ricostruito nella versione aderente all'originale. Bresaola possiede anche una Guzzi Sport 14 del 1930 e una Cagiva Mito del 1992, prossima storica, oltre a una bella Lancia Aurelia B20 blu scuro, guida a destra. "Guidare la Harley Davidson VLC del 1931", spiega Ivan Bresaola, "richiede molta attenzione perchè bisogna costantemente tener

d'occhio tutti i meccanismi che ne regolano e al tempo stesso ne consentono il delicato funzionamento. La conseguenza è che non resta molto tempo per godersi il paesaggio perchè tutta l'energia e l'attenzione vengono assorbite dalla guida". La prima Harley Davidson della storia nacque a Milwaukee (sede storica della casa) dalle mani dei due fratelli Arthur e William e dal successivo lavoro di assemblaggio e supporto del terzo fratello Walter che lavorava a quel tempo come macchinista per le ferrovie. Si dice che il primo carburatore fosse stato ricavato da una lattina per la conserva di pomodoro. E' il 1903, l'anno di nascita della leggenda Harley Davidson. Dal piccolo garage di casa, i fratelli decidono di spostarsi ed aprire il primo stabilimento nel 1906 poi ampliato nel 1913. Le moto iniziano ad avere successo ed il logo, apparso nel 1910, inizia ad essere conosciuto dal grande pubblico, il primo servizio giornalistico è del 1916. Alla vigilia della prima guerra mondiale sono più di 20 mila le

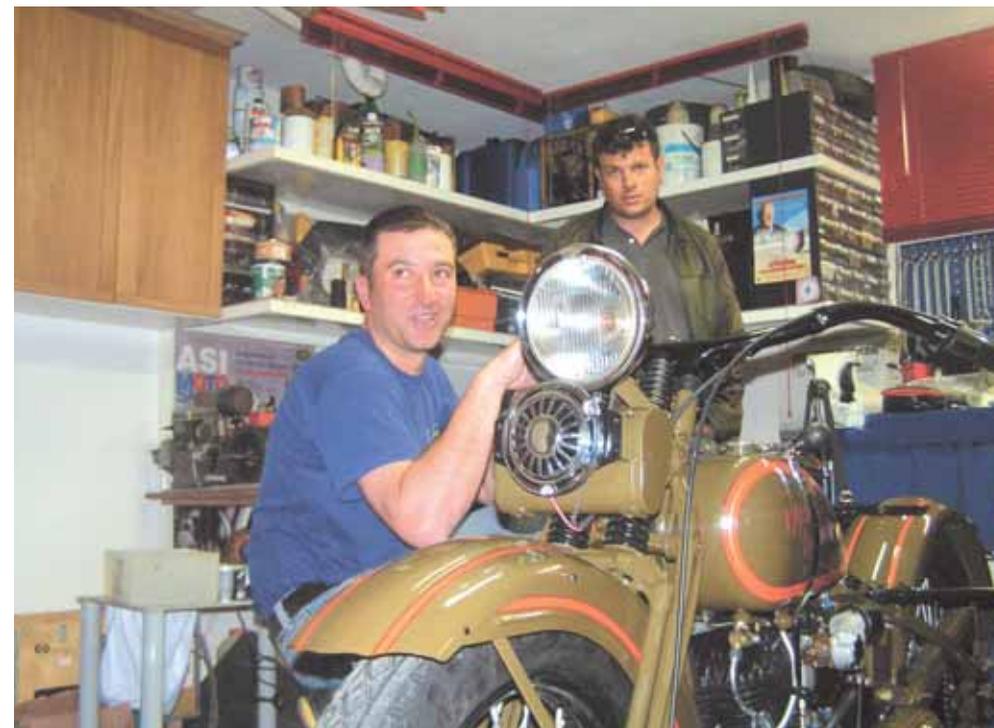


restaurato l'Harley di papà

moto vendute e al successo della casa motociclistica concorre sensibilmente la commessa dell'esercito americano che ordina alla Harley Davidson 45 mila esemplari, incrementando il successo di queste moto. Conclusasi la prima guerra mondiale, l'Harley Davidson intensifica le esportazioni. E' questo il periodo al quale si riferisce la moto alla quale abbiamo dedicato questo servizio. Durante la seconda guerra mondiale Harley Davidson produce ancora nuove motociclette per l'esercito americano. L'immagine dell'Harley vive una nuova stagione negli anni Cinquanta, quando questo 'cavallo d'acciaio' diventa il simbolo della "Gioventù bruciata" delle pellicole cinematografiche con Marlon Brando protagonista che guida proprio una di queste moto alla testa di un gruppo di *bikers* che mette a ferro e fuoco una città, riuscendo a contrastare anche la polizia. Una storia che non è solo leggenda ma è ispirata da alcuni eventi realmente accaduti nella città californiana di

Hollister. Così, se Triumph è considerata generalmente la moto dei centauri dalla faccia buona, borghese, impegnata, l'Harley diventa presto simbolo di trasgressione, una delle *moto-gang* più famose, con uomini duri vestiti di cuoio e borchie, ispiratrice di innumerevoli associazioni e gruppi di fan che si moltiplicano nel tempo.

E' a questo punto che scatta una brillante operazione di marketing. Grazie all'ennesima fornitura al governo, molte polizie americane adottano queste motociclette come veicolo dei *policemen* in *Ray Ban* che viaggiano sulle lunghe e assolate strade californiane, offrendo un'immagine scrupolosa e severa, che cerca di recuperare la legittimità del marchio, fino ad arrivare alla terza primavera della fine degli anni Novanta. Le innovazioni del ciclo produttivo e la modernizzazione dei modelli riportano in auge l'azienda. Oggi il motto è *Future Classic*, un modo anglosassone per esprimere il concetto di "tradizione nella modernità".

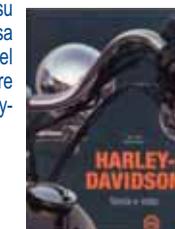


Un libro racconta la storia della mitica casa americana: Harley-Davidson

Chi volesse approfondire la conoscenza delle HD può leggere il bel libro scritto da Oluf F. Zierl e Dieter Rebamann per le edizioni Konemann intitolato "Harley Davidson", 682 pagine documentatissime e rilegate con copertina e splendide immagini. Il lettore vi troverà ogni moto uscita dalla fabbrica di Milwaukee, dalla Silent Grey Fellow alla leggendaria Big Twin fino ai modelli più recenti. Il libro ripercorre tutta la lunga esistenza dell'azienda Harley-Davidson, risalendo alla storia tipicamente americana delle due famiglie Harley e Davidson che, dopo un modesto inizio in un capannone, divennero i primi costruttori di moto al mondo. Sarà possibile scoprire inoltre i molteplici aspetti, pittoreschi e stravaganti, del mondo dei fanatici delle Harley, l'ambiente dei veri bikers, che si identificano totalmente e senza compromessi con la loro moto: gli "Hell's Angels", i "Rubbies", o ancora i "Rich Urban Bikers", che sfoggiano le loro

tenute "Harley" all'ultima moda in sella a moto personalizzate pagate decine di migliaia di euro. Ma ciò che unisce persone così diverse e che le distingue da tutti gli altri motociclisti è l'assoluta fedeltà al marchio Harley. Potremmo definire questo fenomeno l'"American Way of Life su due ruote" o meglio "la leggenda incisa nell'acciaio, nelle cromature e nel cuoio". Una sintesi che può essere riassunta con due sole parole: Harley-Davidson.

HARLEY-DAVIDSON
di Oluf F. Zierl e Dieter Rebamann
ed. KONEMANN
pagine 682 - 45 euro





13^a Rievocazione storica Sta

Sabato 20 e domenica 21 giugno il "Veteran Car Club Enrico Bernardi" organizzerà la tredicesima rievocazione storica della Stallavena-Bosco Chiesanuova, trofeo Giannantonio Bortoletto e Flavio Massella, a calendario Asi per il trofeo Marco Polo. Le prove di abilità si terranno all'interno della caserma G.Duca di Montorio, ad ingresso libero per il pubblico. Sul sito www.stallavenabosco.it tutte le informazioni per la gara. La partenza e l'arrivo -e questa è una novità per l'edizione 2009- avverranno davanti alla sede del Museo Nicolis di Villafranca. La bella avventura che porterà i collezioni sulle più suggestive località di Verona e sulle alture della Lessinia inizierà nel primo pomeriggio di sabato 20 giugno, quando dal Museo avrà inizio la parte turistico-culturale della rievocazione, con visite guidate nella città scaligera e nei suoi dintorni, scoprendo aneddoti e curiosità e celebrando i 90 anni della scomparsa di Enrico Bernardi e i 125 ormai trascorsi dalla realizzazione del primo veicolo alimentato a benzina. La serata di sabato sarà coronata con una piacevole conclusione: la cena di gala fra le rarità del Museo Nicolis. La gara vera e propria si svolgerà il giorno successivo, domenica 21. Dopo le prove di abilità alla caserma "G.Duca" di Montorio la Stallavena-Bosco proseguirà verso Stallavena, Cerro e Bosco

Chiesanuova. Sarà un omaggio a una delle competizioni veronesi più apprezzate da piloti e pubblico negli anni Sessanta. La gara di velocità in salita si disputò dal 1958 al 1968, sull'altopiano della Lessinia, sostituì la Salita delle Torricelle, disputata fino al 1957 e poi sospesa per un incidente. All'Automobile Club Verona lavorava Saro Rolandi, apprezzato storico dell'automobile. Fu lui a fondare, nel 1964, il "Veteran Car Club Enrico Bernardi" di Verona. Sempre lui, nel 1966, promosse la costituzione dell'Asi (Autoclub storico italiano) a Bardolino (Vr) di cui fu segretario nazionale con la presidenza di Umberto Peretti Colò. Dopo alcuni anni di pausa, nel maggio 1997, il "Veteran Club Enrico Bernardi" riprese ad organizzare la rievocazione storica della celebre corsa in salita grazie a Giannantonio Bortoletto coadiuvato da Flavio Massella. Sempre domenica mattina, le auto faranno sosta al Rally Club Valpantena presso la pizzeria "Miravalle", vicino a Rosaro. Seguiranno le prove di abilità a Cerro. L'arrivo della prima vettura a Bosco Chiesanuova (dove le auto saranno esposte al pubblico) è previsto per le ore 11,30. Un'ora dopo, intorno alle 12,30, il pranzo con il riordino dei concorrenti a Cerro Veronese. Alle 14,30 tutti dovranno essere nuovamente alla Caserma "G.Duca" di Montorio per



l'ultima sessione di prove di abilità che potranno determinare sensibili variazioni nella classifica finale. Superata quest'ultima selezione, il corteo di

auto d'epoca farà ritorno a Villafranca dove, al Museo Nicolis, verso le 16,30, è previsto un buffet di chiusura con premiazione.

Stallavena - Bosco Chiesanuova

MUSEO NICOLIS



Il regolamento della gara

Sono ammesse alla manifestazione auto certificate Asi, Fiva e immatricolate fino al 1968 come prioritarie nel 1° raggruppamento e auto costruite dopo il 1968 nel 2° raggruppamento. Potranno essere accettate dal Comitato Organizzatore, previa richiesta e con classifica separata, le auto identificate Asi o da altri enti a carattere nazionale solo se di particolare interesse storico. L'itinerario di 200 Km totali, suddiviso in due giornate, da percorrersi a velocità consentita con media massima di chilometri orari 35, come da regolamento Asi, sarà predisposto su un radar road-book corredato di speciale cartografia che sarà consegnato nel corso delle verifiche. Anche nel 2009 la caserma "G. Duca" (gemellata al "Veteran Car Club") sarà teatro di alcune prove di abilità sia nel mattino sia nel pomeriggio di domenica. Le adesioni dovranno pervenire entro il 10 giugno 2009 complete dei dati dell'auto, del conduttore, del numero dei passeggeri e della relativa quota di partecipazione (info 045 6302323 pomeriggio). Speciali premi saranno assegnati ai conduttori con l'auto di particolare interesse, all'equipaggio più giovane e all'equipaggio femminile. Il regolamento completo sul sito www.stallavenabosco.it.

Il programma del 20 giugno

- | | |
|-------------|--|
| Ore 9.30-13 | Verifiche tecniche sportive presso "Museo Nicolis" |
| Ore 14 | Partenza per visita turistico-culturale a Verona |
| Ore 18,30 | Rientro al "Museo Nicolis" |
| Ore 20 | Cena di gala al "Museo Nicolis" |

Il programma del 21 giugno

- | | |
|-----------|--|
| Ore 9 | Partenza dal "Museo Nicolis" per tratto agonistico |
| Ore 10 | Prove di abilità presso la caserma "G. Duca" |
| Ore 10,20 | Controllo presso la ditta "Carrera" in direzione Cerro |
| Ore 10,30 | Stop and Go per aperitivo Pizzeria "Miravalle" |
| Ore 10,50 | Pip stop Cerro Veronese per prove di abilità |
| Ore 11,30 | Esposizione vetture a Bosco Chiesanuova |
| Ore 12,30 | Pranzo con riordino a Cerro Veronese |
| Ore 14,30 | Prove di abilità presso la caserma "G. Duca" |
| Ore 16.30 | Premiazione e buffet presso "Museo Nicolis" |



Il 'Veteran Car Club Bernardi'

Reclute e storia



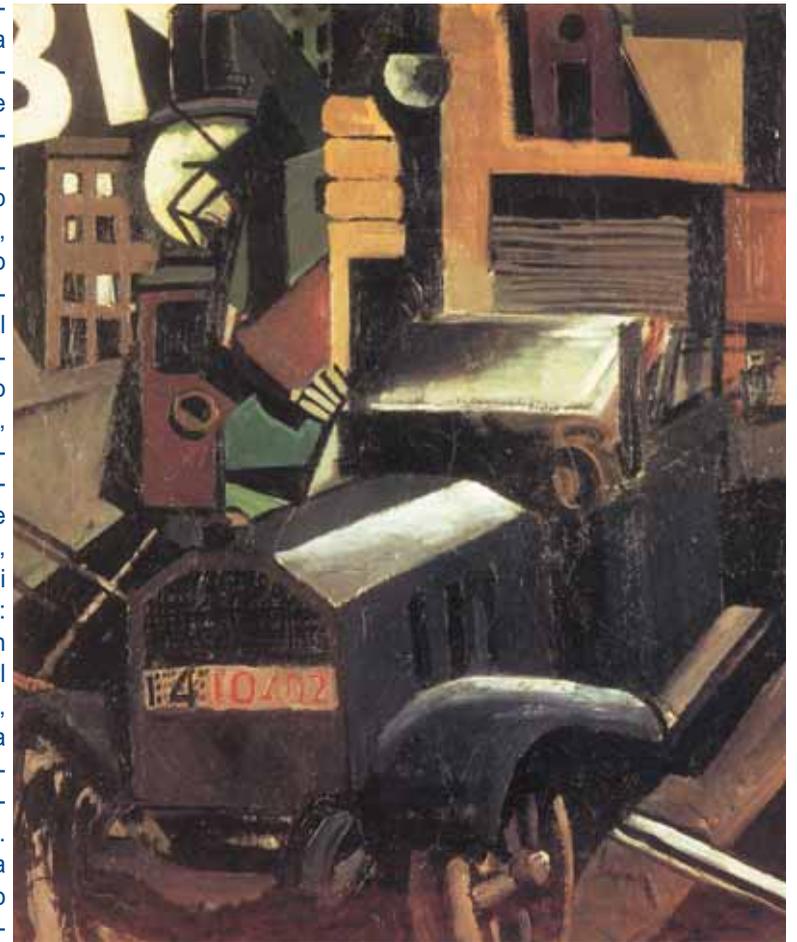
Venerdì 3 aprile alla caserma "G. Duca" di Montorio si è rinnovata in una bella giornata primaverile la presenza del nostro Club per il tradizionale giuramento delle reclute. Questa volta però le protagoniste non erano solo le automobili ma anche le motociclette d'epoca. Uno speaker ha illustrato le caratteristiche tecniche elaborate da Flavio Bortoletto. Si sono viste Fiat 508, Topolino A, B, C, Giardinetta, Fiat 500, My Car, Mercedes 190 SL, Alfa Romeo Giulietta, BMW 502, Austin Taxi inglese, Oper GT, Maserati Merak, A 112 Abarth 70 HP, Porsche 911, Ferrari Mondial. Fra le moto numerose Guzzi, Gilera, Ducati e BSA.



Omaggio al Futurismo

L'arte ha sempre avuto la capacità di anticipare o prendere coscienza dei cambiamenti, sociali e scientifici che hanno caratterizzato la vita degli uomini in un certo periodo. Anticamente la rappresentazione del naturale era, per l'uomo, il riconoscersi e la rappresentazione della divinità voleva essere sicurezza e difesa dal mistero. Con l'aumentare delle conoscenze, il sentire ed il rappresentare ha cambiato drasticamente la sua espressione. Nel 2009 ricorre il centenario della nascita di quel movimento, poetico, pittorico, letterario che, anche se dimenticato per lungo tempo ed addirittura condannato ideologicamente per i suoi rapporti con il fascismo, per primo avvertì quelle innovazioni che avrebbero cambiato il nostro vivere: il Futurismo. Nel 1909 Marinetti pubblicò a Parigi il "manifesto futurista", velocità, modernità, innovazione, bellezza, dinamicità, volevano esserne i valori. Aderirono subito Russolo, Carrà, Boccioni, Severini, firmando il "Manifesto dei pittori futuristi". Mi sembra doveroso rendere omaggio, ricordando sulle pagine della nostra rivista, questo movimento e queste persone perché il nostro *hobby* vuole conservare quegli oggetti che furono la miccia, con la loro funzione e tecnologia, allo svilupparsi dell'arte e del pensiero futurista. Noi conserviamo i nostri mezzi come delle vere e proprie espressioni d'arte. E lo sono: *bauhaus* e *pop*. La produzione di serie della Ford iniziò nel 1911 con il modello "T". Ne discese una vera e propria trasformazione del modo di vivere dell'intera società, con operai a catena di montaggio, orari e diverso rapporto della meccanica nel contesto urbano, prima essenzialmente popolata da cavalli e carrozze. In Italia la produzione della Fiat "Zero" inizia nel 1912 e contribuisce all'espansione dell'industrializzazione e alla trasformazione del modello dell'esistenza. A differenza degli Stati Uniti, la realtà della vita della classe media non cambiò un gran ché perché la motorizzazione restò un fatto strettamente elitario. Tuttavia il mito della macchina si diffuse rapidamente, attraverso alcuni importanti canali culturali ed ebbe una fortissima presa sul comune sentire negli anni Venti e Trenta.

Diego Egua



Un dipinto ad olio di Mario Sironi del 1914 dedicato a un camion

fra storia, cultura e tradizione

MUSEO NICOLIS



Museo in piazza



Ogni seconda domenica del mese il comune di Villafranca organizza nel centro storico un mercatino dell'antiquariato, molto frequentato dai collezionisti del nord Italia. Da domenica 10 maggio l'amministrazione comunale ha offerto al Museo Nicolis la possibilità di esporre alcuni pezzi della collezione e distribuire materiale informativo sul museo e sul "Veteran Car Club Bernardi". Un pubblico di ogni età ha così potuto avvicinarsi alla nostra passione apprezzando le iniziative a difesa dell'automobile d'epoca e alla divulgazione culturale della sua storia.

A Bardolino il 'Made in Italy'

C'era anche una rappresentanza del "Veteran Car Club Bernardi" sabato 25 aprile alla grande sfilata di auto 'Made in Italy' organizzata dal Registro Fiat Italiano a Bardolino. Protagoniste le auto d'epoca d'ogni tipo, purchè di fabbricazione italiana. Questa era l'unica richiesta per partecipare a una simpatica passerella che non prevedeva nemmeno un centesimo d'iscrizione, solo il piacere di mostrare, in una bella giornata di sole, l'orgoglio della produzione

automobilistica italiana del Novecento. Centinaia di collezionisti e appassionati hanno risposto all'invito di Piero Gobbatì, coordinatore nazionale della commissione tecnica del 'Registro' e organizzatore di questo evento. Numerosissime le automobili presenti, quasi trecento, provenienti da molte regioni italiane e dalla Germania, all'insegna dello slogan "usare l'auto per raggiungere un luogo e non raggiungere un luogo per usare l'auto".

Olivieri al "Super Trofeo Asi"

Bella affermazione del nostro Club al "Super Trofeo Asi 2008" grazie al socio Luciano Olivieri, che su Porsche 356 cabrio ha partecipato a numerose prove conquistando un pregevole ottavo posto assoluto. Olivieri, assistito dalla moglie signora Fiorenza Ballini, ha preso parte alla: Perugia-Coppa della Perugina, alla Foggia-Targa di Capitanata, alla Aosta - Gran S. Bernardo, alla Trento-Stella Alpina, alla Viterbo-Coppa Marchese del Grillo e infine alla Montecarlo-Sestriere. In ogni prova erano mediamente presenti 120 equipaggi. Dall'inizio dell'anno Olivieri è presidente della Commissione nazionale club dell'Asi.





MUSEO NICOLIS

Le moto che permiser



Un'immagine pubblicitaria del Ducati 60 Sport del 1950

Ha riscosso l'apprezzamento di molti soci appassionati di motociclismo storico del nostro club la mostra "Moto bolognesi del dopoguerra: la motorizzazione popolare, 1946-1950", chiusa il 3 maggio 2009 presso il Museo del Patrimonio Industriale di Bologna, a ingresso gratuito. L'interessante retrospettiva costituiva il terzo e conclusivo capitolo del percorso di approfondimento sull'origine del comparto motoristico. L'Italia, uscita dalla guerra, fu impegnata in un grande sforzo di ricostruzione del suo tessuto sociale, politico ed economico. La ripresa, pur faticosa, mise in luce un grande slancio vitale che coinvolse tutte le attività produttive, sia artigianali che industriali. Uno degli esempi più eclatanti arrivò dal settore della motoristica, sopravvissuto tra mille difficoltà agli anni dell'autarchia e alle distruzioni dei bombardamenti. Venuta meno la necessità di veicoli da trasporto a tre ruote, a fronte di una grande disponibilità di residuati bellici, e caduta drasticamente la richiesta di motociclette, la produzione si incentrò soprattutto sulla propo-

sta di micromotori da applicare dapprima alle biciclette, quindi a telai appositamente predisposti. Il loro costo contenuto ne decretò il successo immediato, con la nascita in tutto il paese di decine di ditte costruttrici e soprattutto di una miriade di artigiani che si cimentarono in produzioni di telai cui, una volta applicato un motore, diedero il loro nome. Bologna fu protagonista, in posizioni di primo piano, di questo fenomeno di motorizzazione diffusa. Furono ben 49 le fabbriche motociclistiche che vengono ricostruite le vicende produttive: ACSA, Alba, Albertazzi, ALVE, Avoni, Bertocchi, B.M.-Bonvicini, CARDA-Carnelutti, Casa del Ciclo-Eredi Fini, Cavani, Ceneri, Cimatti, C.M, Cremonini, Dardo, Albino De Togni, Luigi De Togni, Ducati, Eolo-Masi, Futuro, Galletti, G.B, Grillo, Ibis, Invicta, M.A.B., Malaguti, Marabini, Marzocchi, Meotti, MI-VAL, M.M., Mondial, Moto Morini, Müller, Nettunia-Busi, O.C.C., O.M.B., O.R.A.M., Puledro-Pavanelli, Sangiorgi, Testi, Tigli-F. Morini, Veggetti, Verlicchi, Zironi. Si trattava in molti casi di "meteore" desti-



Sigfere Bedonni su MM alla corsa in salita "Bologna-Osservanz" 1946



Guerrino Malossi durante le prove della "Milano-Taranto" del 1949

o all'Italia di viaggiare

MUSEO NICOLIS



nate, alcune in breve tempo, altre nel giro di alcuni anni, a scomparire. Si affacciò in questo settore produttivo anche la Ducati realizzando, dapprima su progetto della torinese SIATA, quindi in proprio, il Cucciolo, uno dei micromotori cui – insieme a pochi altri, come il Mosquito o l'Alpino – venne riconosciuto il merito di aver contribuito all'affermazione della "motorizzazione popolare" in Italia. Anche alcune marche ebbero un glorioso passato, come la M.M. e la C.M. che, dopo aver subito gravi danni durante i bombardamenti della città, cercarono di riconquistare la posizione a loro riconosciuta nel panorama motociclistico nazionale. I materiali in mostra (oltre 50 esemplari tra moto, ciclomotori, motori, sidecar e tricicli a furgone) provenivano dal mondo del collezionismo privato e dalle aziende produttrici ed erano arricchiti da un importante apparato multimediale che illustrava le biografie delle ditte produttrici e gli avvenimenti sportivi dell'epoca. Completava la Mostra il catalogo bilingue edito da Giorgio Nada.



La polizia municipale sfilava sulle MM il 2 agosto 1948



Guido Borri e Arvedo Cotti in gara su side-car C.M. alla "Milano-Taranto" del 1950

Valentino su Ducati, sogno svanito

Alla bolognese Ducati era dedicata una riunione organizzata il 10 marzo 2009 da Roberto Gerosa, vicepresidente del "Veteran Car Club Bernardi", che ha visto numerosi protagonisti intrattenere il pubblico grazie alla partecipazione di Giuliano Musi, storico motociclistico, caposervizio di "Stadio". "Valentino Rossi era già pronto per passare alla Ducati", ha dichiarato Musi, spiegando

che "sarebbe stato l'uomo giusto sulla moto giusta, ma voleva portarsi dietro dieci ingegneri e alla Ducati hanno detto no". Una serata dedicata alle ruggenti moto bolognesi, con la partecipazione dell'assessore allo sport Federico Sboarina. Ducati iniziò a costruire moto nel dopoguerra, prima faceva radio, rasoi, cannocchiali, macchine fotografiche. Primo ciclomotore il 'Cucciolo', un

monocilindrico da applicare alle biciclette, venduto in tutto il mondo. Era così potente che spezzava i telai", ha ricordato Musi, autore di molti libri storici, l'ultimo "Storia di un mito" (Minerva edizioni). Resta il rimpianto di Valentino che, secondo Musi, "tre anni fa avrebbe potuto diventare ufficiale Ducati avverando il sogno di un campione italiano su moto italiana".



MUSEO NICOLIS

A caccia di



Numerosi soci del “Veteran Car Club Bernardi” hanno preso parte sabato 28 e domenica 29 marzo alla ventinovesima edizione della ‘Borsa Scambio’ organizzata a Reggio Emilia dal Camer, il dinamico Club d’auto e moto d’epoca reggiano. Fra i presenti anche il presidente Luciano Nicolis (nella foto a destra mentre passeggia vicino a un’Alfa 2000 spider verde). La rassegna, iniziata nel 1981, è diventata ormai un appuntamento internazionale. Quest’anno è stata molto apprezzata la mostra retrospettiva intitolata “Le Maserati straordinarie” che, grazie al Museo Panini, ha messo in mostra fra l’altro una superba berlinetta (foto a sinistra), la bianca monoposto

‘Eldorado’ condotta da Stirling Moss alla fine degli anni Cinquanta e la 250F formula 1, modello che permise a Juan Manuel Fangio di conquistare, nel 1957, l’ultimo alloro mondiale della sua lunga e fortunata carriera. Interessante anche la retrospettiva motociclistica, con una ventina di moto. Ma il vero spettacolo di questa manifestazione (domenica purtroppo funestata dal maltempo) lo mette in scena ogni volta il mosaico di passione, colore ed entusiasmo tipico della terra dei motori, l’Emilia. Nutrito il mercatino delle auto d’epoca dove primeggiavano un’azzurra Fiat Abarth 750 Zagato fresca di restauro (un appassionato ha offerto 100 mila euro ma il venditore non l’ha

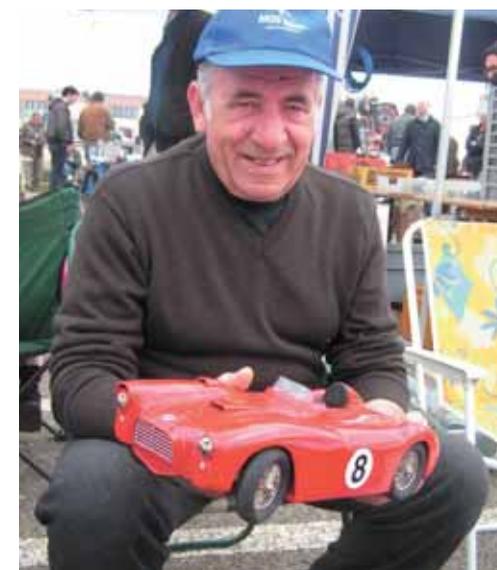


pezzi rari

ceduta), una Lancia Aurelia B20 del 1956 color amaranto ben conservata (70 mila euro la richiesta). Fra le anteguerra spiccavano una rossa Peugeot del 1924 e una Balilla grigia e nera di dieci anni più giovane, entrambe accuratamente restaurate. Per chi aveva coraggio da vendere era proposto il relitto di Jaguar XK, che prometteva però un restauro lungo e impegnativo oltre a qualche notte insonne. Decisamente più accessibili le Alfa Giulia e Duetto, le Fiat 500, le Renault '4 chevaux' e una simpatica e alquanto rara Vespa 400 microcar, ideata con straordinaria lungimiranza (allora solo pochissimi avevano intuito che le automobili avrebbero puntato sulle

dimensioni ridotte per sopravvivere al traffico delle città). Un importatore aveva portato un bel gruppo di Kawasaki di provenienza statunitense. La più bella, una 500 a due tempi con livrea biancoblu, è stata venduta immediatamente alla bella cifra di 15 mila euro. Il modellista bolognese Romano Gaiani proponeva una Lancia D24 (identica al modello con cui Alberto Ascari vinse la Mille Miglia del 1954) realizzata interamente in legno. Per chi amava gli scherzi c'era anche la "mezza Porsche", ossia un rimorchio portabagagli a foggia di Carrera gialla, con tanto di Marilyn Monroe dipinta sul frontale. Proprio vero che chi si accontenta gode.

MUSEO NICOLIS





Torna il raduno "A spasso con Enrico Bernardi"



E' giunto all'ottava edizione il raduno a calendario Asi 'A spasso con... Enrico Bernardi'. Come anticipato sullo scorso numero della nostra rivista l'evento si svolgerà domenica 7 giugno con ritrovo dalle 7,30 alle 9 presso il museo Nicolis, partenza alle 9,15 e sosta con aperitivo alle 10.30 al forte Wohlge-muth di Rivoli. L'antica struttura militare venne edificata fra il 1850 e il 1851 sul monte Castello, a poco più di 200 metri d'altezza. Il suo nome, Wohlge-muth, ricorda un generale austriaco che si distinse nella guerra del 1848. Notevole

anche il museo della prima guerra mondiale dedicato a Walter Rama. Il forte di Rivoli non fu coinvolto nella guerra del 1915-1918 perché il confine italo-austriaco si trovava a Borghetto d'Adige e fu varcato il 24 maggio 1915, la stessa data che ha ispirato la celebre canzone dei nostri fanti. Il raduno proseguirà fino a località Pol, vicino a Pastrengo, dove sarà servito un gustoso pranzo al ristorante "Dal Nane". Dopo il caffè, verso le 15,30, la carovana di centauro ripartirà in direzione Villafranca dove, come consueto, verranno effettuate le premiazioni

degli equipaggi più meritevoli. Saranno ammesse alla manifestazione tutte le motociclette costruite fino al 1970, certificate Asi o in corso di omologazione. Saranno accettati come ospiti mezzi sprovvisti di iscrizione purchè in condizioni originali. Ci saranno anche gli amici del "Musical Watch Veteran Car Club" di Brescia che il 27 e 28 giugno organizzeranno il tradizionale raduno in Franciacorta per moto ante 1970. Il percorso si snoderà tra le Alpi Orobiche. Chi volesse aderire può contattare il numero 3335926081.

Affollato convegno del Club per una guida consapevole

Il primo aprile 2009 il "Veteran Car Club Bernardi" ha organizzato, in occasione dell'assemblea mensile dei soci, un approfondimento con relativa conferenza del vice comandante della Polizia municipale Gloriana Anastasi sul tema "Legislazione e normative sulle auto storiche". Dopo i saluti e un'introduzione sull'argomento condotta dal presidente Luciano Nicolis, sono stati spiegati nel dettaglio i limiti del tasso alcolico alla guida. In particolare, è stato precisato che esistono tre livelli di gravità sanzionatoria, strettamente correlati alla percentuale di alcol ingerito. In dettaglio: da 0,5 a 0,8 scatta la sospensione della patente per 6 mesi, con ammenda, da 0,8 a 1 è prevista la sospensione della patente da 6 mesi a 1 anno, sempre con ammenda, oltre 1,5 scatta la sospensione per 1 anno della patente con ammenda e la confisca del



mezzo che verrà venduto all'asta. Da non dimenticare che per tutti e tre i gradi c'è la decurtazione di 10 punti della patente. Una barzelletta che gira di recente fra collezionisti di auto classiche è la storiella di un signore che invita a cena un caro amico, fortunato possessore di una rarissima Ferrari, inducendolo a bere. Per farlo poi sorprendere dalla polizia e accaparrarsi così la sua auto

venduta all'asta... Quanto al controllo vero e proprio con l'etilometro, sono previsti due test, uno immediato, l'altro a distanza di 15 minuti. Si è parlato anche di 'tutor' sulle autostrade, ovvero strumenti posti l'uno distanziato dall'altro di alcuni tratti autostradali che calcolano la velocità media e applicano la sanzione in caso di superamento. Sia questi sia le postazioni fisse di autove-

lox e controlli mobili devono essere segnalati e sono a norma. E' il caso di ricordare che dalla loro applicazione nei tratti autostradali che interessano la provincia veronese, avvenuta il 23 novembre 2008, la percentuale di incidenti gravi e relative conseguenze, è drasticamente diminuita di oltre il 50 per cento. E questo dato, da solo, mette in evidenza che controlli e repressione possono salvare vite umane, più preziose della velocità. Quanto alle auto storiche, la Regione Veneto ha autorizzato la circolazione di queste vetture certificate con attestato di storicità o certificato d'identità in deroga alle normative anti inquinamento. Il Comune di Verona e la Provincia hanno recepito la normativa regionale. Gloriana Anastasi ha sottolineato la disponibilità della Polizia Municipale di Verona a fornire ogni chiarimento in materia.

Due sessioni di esami Asi

Gli esami non finiscono mai. Così sabato 31 gennaio 2009, nel cuore dell'inverno, quando di solito le moto restano in garage, le due ruote d'epoca sono state chiamate a giudizio davanti agli ispettori dell'Asi, l'Automotoclub storico italiano, autorità preposta per il rilascio della certificazione d'identità. Da Torino è arrivato a Villafranca Mauro Pasotti, responsabile nazionale della Commissione tecnica moto. Al suo giudizio e a quello di Maurizio Cordioli, responsabile della commissione tecnica moto del "Veteran Car Club Enrico Bernardi", sono state sottoposte una trentina di Guzzi, Harley Davidson, Triumph ed altre rarità che, per la prima volta, si sono date raduno al Museo Nicolis, insieme ai centauri del Nord Italia ansiosi di sottoporre le loro motociclette all'esame di autenticità. La verifica è consistita nella scrupolosa valutazione dei numeri di telaio e moto-

re, del colore originale e di ogni altro particolare meccanico ed estetico che aiutasse a identificare la storia e soprattutto lo stato di conservazione (o di perfetto e accurato restauro) della moto. Solo i mezzi promossi hanno ottenuto la targa d'oro Asi, ossia il marchio doc: un'effigie d'ottone che certifica il rispetto dell'originalità e della storia e consente al tempo stesso agevolazioni fiscali ed assicurative. Come negli esami di un tempo, non ci sono stati solo promossi e bocciati, ma anche rimandati. A chi aveva eseguito un restauro approssimato, con l'utilizzo di materiali non originali o non corrispondenti al modello preso in esame, gli ispettori hanno assegnato un congruo periodo di tempo per "riparare" e sottoporre una seconda volta la moto alla prova d'identità. Un analogo esame, ma riservato alle autovetture, è stato effettuato sabato 28 febbraio dai commissari dell'Asi.

Auto d'epoca: semaforo verde

Adeguandosi a una disposizione della Regione Veneto, il Comune di Verona ha dato il permesso alle auto storiche, con almeno vent'anni, di circolare nelle fasce orarie proibite al traffico ai veicoli non catalizzati. La deroga è stata concessa dall'assessore Federico Sboarina. Se queste vetture sono in possesso dell'attestato di storicità o del certificato di omologazione rilasciato a seguito di iscrizione negli appositi registri storici Asi (Automotoclub storico italiano), Lancia, Alfa Romeo e Fiat, nessuna limitazione potrà essere imposta alla loro libera circolazione nelle fasce orarie precedentemente stabilite. E le moto? L'esenzione vale anche per le due ruote d'annata, purchè iscritte all'apposito registro della Federazione motociclistica italiana o, naturalmente, all'Asi. In buona sostanza, i requisiti sono due e valgono sia per le auto sia per le moto: vent'

anni di età e dunque un'immatricolazione non successiva al 1989 e l'iscrizione all'Asi, all'Fmi (per le moto) o, come detto, a uno dei registri di marca Lancia, Alfa Romeo e Fiat. Anche se non catalizzate, le auto "doc" potranno dunque circolare senza rispettare i limiti orari. Luciano Nicolis, presidente del "Veteran Car Club Enrico Bernardi", commenta così la buona notizia: "Le nostre automobili percorrono poche centinaia di chilometri l'anno, trascorrono gran parte del tempo in garage, sono molto curate dai proprietari che le sottopongono a revisione annuale e anche per questo il loro contributo inquinante è davvero trascurabile. Siamo molto soddisfatti che il Comune abbia compreso queste motivazioni ma raccomandiamo a tutti gli appassionati di rispettare quanto più possibile le regole e le limitazioni orarie al traffico".

Nuovo sito del nostro Club



Un nuovo sito web per illustrare la storia e le attività del nostro Club. Digitando www.vcbebernardi.it comparirà sul video la *home page* del portale con notizie aggiornate sulle manifestazioni, il mercatino, la nostra rivista, *gadgets* e preziosi chiarimenti sulle pratiche Asi per certificare i veicoli storici. Per chi desidera approfondire le nostre origini, un'interessante pagina è dedicata a Enrico Bernardi e ai fondatori del Club.

A fine anno le elezioni

A novembre scade il mandato quadriennale delle cariche sociali del "Veteran Car Club Enrico Bernardi". Tutti i soci potranno votare il presidente, il vice presidente e i componenti del consiglio direttivo. E' un appuntamento importante che dimostra l'attaccamento di tutti i soci alla vita del Club e al suo buon funzionamento. Sarà cura del direttivo in carica informare tutti gli

iscritti sulle date fissate per lo scrutinio elettorale che si svolgerà presso la sede del Museo Nicolis.





Maggio fra Roncà ed Erbè...

Tradizioni e cultura a Roncà

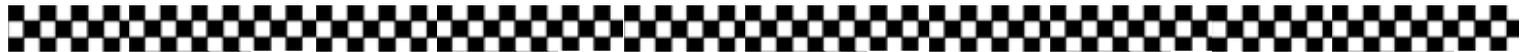
Domenica 10 maggio Giancarlo Tessari e Flavio Bortoletto del "Veteran Car Club Bernardi" hanno organizzato il '10° Raduno macchine e moto d'epoca di Roncà', con un percorso davvero interessante, che ha toccato molte località e centri culturali e paesaggistici. La manifestazione è stata patrocinata dal Comune di Roncà, dal Consorzio 'Strada del durrello' e dal Gruppo auto e moto storiche Vigasio. La partenza è avvenuta alle 9 dal centro di Roncà. Il corteo ha poi proseguito verso Bolca, Vestenanova, San Giovanni Ilarione, Montecchia di Corsara, rientrando a Roncà nel pomeriggio. Durante l'interessante tragitto, studiato con cura dagli organizzatori, sono state effettuate soste al museo di Bolca dove è stato proiettato un filmato. A Vestenanova un'altra tappa con visita guidata e rinfresco al Museo dei Gaji. Dopo l'attraversamento dei centri di Montecchia e San Giovanni Ilarione, i partecipanti hanno raggiunto il ristorante Tregnago dove si è consumato un delizioso pranzo. Alle tre del pomeriggio terza tappa culturale con la visita al Museo di Geopaleontologia di Roncà.

10° RONCA' - 10 Maggio 2009
RADUNO MACCHINE E MOTO D'EPOCA

Una giornata speciale per ricordare il grande campione canadese Gilles Villeneuve

Una bella domenica di sole ha coronato la rievocazione in onore di Gilles Villeneuve organizzata il 10 maggio a Erbè dal Club a lui dedicato. Ricorre quest'anno il ventisettesimo anniversario della morte del pilota canadese, avvenuta l'8 maggio 1982 sulla pista belga di Zolder. Gilles correva con il numero 27. Per questo il Club Villeneuve, presieduto da Alessandro Silvestris con il prezioso supporto dell'infaticabile segretario Giorgio Biolo, ha deciso di ricordare questa ricorrenza. Alla festa erano presenti il grande carrozziere Sergio Scaglietti, l'ex direttore sportivo e addetto stampa

della Ferrari Franco Gozzi, il pilota di F.1 Bruno Giacomelli, don Sergio Mantovani conosciuto come il cappellano dei piloti da corsa. Il presidente Luciano Nicolis ha presentato la cerimonia con un discorso in memoria del canadese. Molte le Ferrari esposte alla manifestazione, vicino alla statua dedicata al pilota scomparso e al jet che ricorda la sfida fra F.1 e aerei supersonici avvenuta a Istrana nel 1981. Anche in quell'occasione vinse Gilles Villeneuve. Esposte anche due monoposto di F.1, il modello T4 del 1979 e la Ferrari guidata da Michele Alboreto nella stagione 1985.



...e in ottobre a Villafranca



Mostra scambio al Mercato Ortofrutticolo di Villafranca

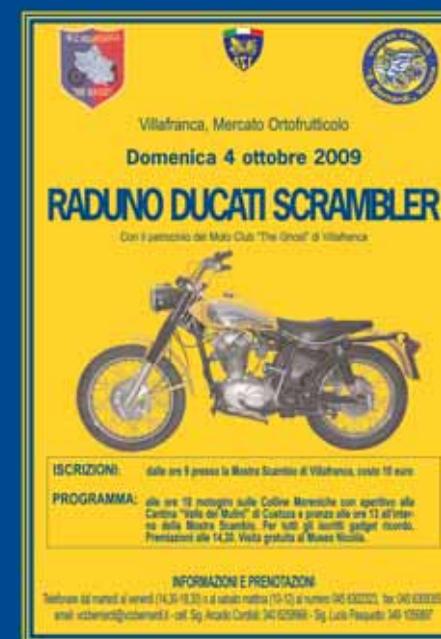
Tornerà sabato 3 e domenica 4 ottobre la Mostra Scambio al mercato ortofrutticolo di Villafranca organizzata dal "Veteran Car Club Bernardi". Quest'anno l'iniziativa sarà aperta gratuitamente agli espositori. Cinque euro d'ingresso per il pubblico. Appassionati di auto e moto d'epoca porteranno ricambi, libri, collezioni e simpatici ricordi della loro profonda passione. Sarà insomma una bella occasione per stare insieme divertendosi. Dall'edizione di quest'anno l'Asi ha concesso il suo patrocinio che si affianca a quello

del Comune di Villafranca. Per informazioni e prenotazioni telefonare dal martedì al venerdì pomeriggio (14-18,30) al numero 045 6302323, fax 045 6309355 oppure al cellulare 340 6258968 (Sig. Arcadio Cordioli), email vccebernardi@vccebernardi.it. Queste iniziative permettono ai soci del Club e ai cultori dell'automobilismo e del motociclismo storico di incontrarsi e confrontarsi e, cosa più importante, di mettere a disposizione oggetti di automobilia e ricambi storici che altri soci cercano da tempo.

Raduno Ducati con motogiro sulle Colline Moreniche

Per la sola giornata di domenica 4 ottobre si terrà a Villafranca il primo raduno "Ducati Scrambler" patrocinato dal Moto Club "The Ghost". L'iscrizione a questa manifestazione costerà 10 euro e potrà essere effettuata direttamente al Mercato Ortofrutticolo alle ore 9. Esaurite le pratiche amministrative gli iscritti potranno iniziare il percorso previsto dagli organizzatori, che si snoderà sulle Colline Moreniche. Una piacevole pausa è in programma alle 11,30 per un aperitivo alla cantina "Valle dei Mulini" di Custoza. Il rientro alla sede della Mostra Scambio è previsto

intorno alle ore 13, orario in cui verrà offerto a tutti i partecipanti il pranzo. Alle 14,30 inizieranno le premiazioni, ma a tutti gli iscritti verrà consegnato un gadget ricordo della manifestazione. Nell'iscrizione è compreso il pranzo, l'aperitivo, il ricordo della giornata e anche l'ingresso gratuito al Museo Nicolis nel pomeriggio di domenica. Per informazioni e prenotazioni telefonare dal martedì al venerdì pomeriggio (14-18,30) al numero 045 6302323, fax 045 6309355 oppure al cellulare 340 6258968 (Sig. Arcadio Cordioli), email vccebernardi@vccebernardi.it.



Una notte magica in Bra per la Mille Miglia



Giovedì 14 maggio grande festa in Bra per il passaggio della Mille Miglia rievocativa. L'unico equipaggio veronese era quello composto da Galiotto-Ederle su Austin Healey Silverstone in rappresentanza del "Veteran Car Club Enrico Bernardi". Paolo Galiotto, 45 anni, che si è classificato al 117° posto su 380 auto partite e 290 classificate, è stato accolto con entusiasmo a Verona come dimostra la bella foto scattata dal giornalista Luca Sguazzardo, lo scorso anno in gara alla Stallavena-Bosco. Le auto della Mille Miglia hanno fatto il loro ingresso in piazza con un sensibile ritardo rispetto al programma previsto. Le prime hanno consegnato la tabella al controllo orario intorno alle



21,45. A ricevere i documenti di gara c'era Silvia Nicolis, per molti un volto amico. La sfilata è poi proseguita in direzione Ferrara, dove le auto hanno sostato giovedì notte. E' stata davvero una breve notte perché il ritardo accumulato subito dopo la partenza ha ridotto al minimo le ore di sonno. Venerdì la lunga galoppata verso Roma, dalla quale i partecipanti hanno fatto ritorno a Brescia sabato sera. Quest'anno Palazzo Barbieri è stato aperto per il Galà organizzato dall'Automobile Club Verona e per salutare i partecipanti. La vittoria finale è andata alla Bugatti di Ferrari, davvero un curioso gioco di parole che ha unito i nomi di due grandi costruttori.

