



Veteran Car Club Enrico Bernardi

al Museo Nicolis



n°5 - Estate 2010





Lettera ai Soci

di Luciano Nicolis

L'estate è la stagione più propizia per godere la nostra passione, grazie al tempo più mite e le giornate più lunghe. Apprestiamoci dunque a trascorrere questi mesi caldi con distensione e serenità, impedendo al malumore di prendere il sopravvento quando qualche piccolo inconveniente inceppa i motori e raffredda i rapporti umani. Ricordiamoci sempre che le auto le guida l'uomo e spetta a lui trasmettere i sentimenti migliori al pubblico che accorre ai raduni, ammira le nostre vetture e spesso, benevolmente, sorride ripensando alle auto di famiglia. A volte capita invece che a prevalere siano altri sentimenti: sterili confronti, calcoli di convenienza, piccole invidie e malanimi che angustiano troppe persone. Impariamo tutti quanti, nessuno escluso, a cogliere il lato positivo del nostro prossimo, educiamoci al rispetto del lavoro degli altri e, se proprio dobbiamo avanzare qualche suggerimento, teniamo sempre conto dell'altrui sensibilità.

Solo questo atteggiamento permetterà alle nostre iniziative di raccogliere più sorrisi che mugugni, senza mai dimenticare che il nostro *hobby* è un fortunato privilegio da trasmettere alle generazioni più giovani con animo lieto, pena l'oblio, la decadenza, la morte del ricordo di tante vite di passione. Veniamo ora alle tre importanti iniziative organizzate dal nostro Club in questa prima parte del 2010. La prima è stata la bella giornata ideata da Alberto Scuro con i simpatici consigli del regularista Gianmaria Aghem, di cui leggete un dettagliato *reportage*. La seconda è la classica motocilistica "A spasso con... Bernardi", che vede in Diego Egua l'irriducibile e appassionato trasciatore di molte genuine passioni. La terza è la Stallavena-Boscochiesanuova che si è disputata domenica 13 giugno con il consueto e impareggiabile contributo organizzativo di Flavio Bortoletto, Rino Boschi e Luciano Olivieri.

Il Club Enrico Bernardi

PRESIDENTE
VICE PRESIDENTE
CONSIGLIO DIRETTIVO

SEGRETARIO
COMMISSARIO AUTO
COMMISSARIO MOTO
COMMISSARIO MEZZI AGRICOLI
COMMISSARIO MANIFEST. AUTO
COMMISSARIO MANIFEST. MOTO
COMMISSARIO SPORTIVO
TESORIERI

REVISORI DEI CONTI

Luciano Nicolis
Luciano Olivieri
Arcadio Cordioli
Angelo Di Leone
Giorgio Cristofoli
Silvano Bissoli
Roberto Gerosa
Alberto Scuro
Arcadio Cordioli
Giorgio Cristofoli
Maurizio Cordioli
Claudio Zumerle
Flavio Bortoletto
Diego Egua
Paolo Galiotto
Arcadio Cordioli
Angelo Di Leone
Franco De Boni
Dario Marastoni
Gianni Pellizzoni



Flavio Bortoletto è coadiuvato da Rino Boschi, Angelo Di Leone e Auro Mantovani - Giorgio Cristofoli è coadiuvato da Giovanni Portoli - Maurizio Cordioli è coadiuvato da Vincenzo Bertonecelli - Il referente restauri è Marco Cunegatti, disponibile su richiesta attraverso al Segreteria del Club.



Da sinistra, Alberto Scuro, Arcadio Cordioli, Angelo Di Leone, Luciano Olivieri, Luciano Nicolis, Giorgio Cristofoli, Roberto Gerosa e Silvano Bissoli

SEGRETERIA

Veteran Car Club Enrico Bernardi
Via Lussemburgo, 9 c/o Museo Nicolis
37069 Villafranca VR
Tel. e fax: 045/6302323
Sito internet: www.vccebernardi.it
e-mail: vccebernardi@vccebernardi.it



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 ricevono per posta. 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.

Vademecum: le norme da sapere

Prima di richiedere l'iscrizione all'ASI dell'auto motoveicolo bisogna contattare obbligatoriamente il Commissario di settore per fargli visionare il mezzo.

ISCRIZIONE SOCIO al Club (federato ASI):

Domanda di iscrizione e consenso alla privacy, vanno sottoscritti e firmati.

- 1^a Iscrizione € 150 (tesseramento solare)
- Rinnovo annuale € 120 (e iscrizione per chi ha meno di 30 anni)
- Soci familiari € 65
- Soci aderenti € 25

La quota, che non può essere rimborsata, può essere pagata con le seguenti modalità:

- Contanti;
- Assegno bancario;
- Bonifico bancario: IBAN – IT 19 P 02008 59960 000003479890 intestato a Veteran Car Club Bernardi;
- Rid bancario: richiedere il modulo in segreteria, (pagamento consigliato per chi rinnova).

Si ricorda:

La tessera deve essere ritirata direttamente presso la Segreteria del Club nei seguenti orari: dal martedì al venerdì dalle 14.00 alle 18.30 e sabato dalle 10.00 alle 12.00.

Tel. e fax 045/6302323 – E-mail: vccebernardi@vccebernardi.it – Sito: www.vccebernardi.it

Ogni primo mercoledì del mese (tranne agosto) si svolge la riunione dei soci con inizio dalle ore 20.30 presso la sede del Club.

Con l'iscrizione all'ASI si riceve mensilmente "La Manovella" e semestralmente la rivista che state leggendo. Il sito ASI è: www.asifed.it

ISCRIZIONE all'ASI

Per l'iscrizione all'ASI di autoveicoli e motoveicoli le foto che si allegano alle domande possono essere digitali ma stampate su carta lucida da fotografo.

Richieste che si possono svolgere all'ASI:

- 1) **Certificato di storicità:** iscrizione ASI per beneficiare di sgravi assicurativi e di bollo;
- 2) **Certificato d'identità:** targa ottonata + omologazione;
- 3) **Certificato sostitutivo caratteristiche tecniche:** per re-immatricolazioni e radiazioni;
- 4) **Certificato Fiva:** passaporto per partecipare alle manifestazioni internazionali

Commissari tecnici:

SETTORE AUTO

Commissario: Giorgio Cristofoli 045/6661054 dopo 20.00, presente in segreteria il 1° mercoledì del mese dalle 14 alle 18.30 e alla sera
Vice Commissario: Giovanni Portioli 335/8341912 fino alle 18.00

SETTORE MOTO

Commissario: Maurizio Cordoli 347/4642621 dopo le 18
Vice Commissario: Vincenzo Bertoncelli 349/7501551

SETTORE MEZZI AGRICOLI

Commissario: Claudio Zumerle 340/3558469

ATTESTATO DI STORICITA'

Per ottenere le agevolazioni fiscali e assicurative di auto e moto è obbligatorio far visionare gli auto motoveicoli ai relativi commissari
(auto - costo € 20 contanti)
(moto - costo € 15 contanti)

L'attestato viene rilasciato *ad probationem* ai sensi dell'art. 63 commi 2 e 3 della Legge 342/2000 a tutti i veicoli costruiti da oltre venti anni purché dotati di:

- carrozzeria e/o telaistica conforme all'originale;
- motore del tipo montato in origine dal costruttore o compatibile;
- interni/selleria decorosi.

È necessario compilare l'apposito modulo (da ritirare in Segreteria) allegare le foto (no polaroid, si alle digitali stampate su carta fotografica dal fotografo non di computer), Allegare inoltre una fotocopia del libretto di circolazione del mezzo, una fotocopia del foglio complementare o del C.D.P. (certificato di proprietà) o atto di vendita qualora sia in corso il passaggio e poi contattare il Commissario Tecnico di Club preposto per la visione e firma di convalida sul modulo. Questa richiesta ha una tempistica non inferiore ai 90 giorni (i tempi precisati sono indicativi).

CERTIFICATO FIVA

Costo per auto €105 Documento di riconoscimento dell'autoveicolo indicante la sua datazione e classificazione, emesso ai sensi dell'art. 4 del Regolamento FIVA. Consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario internazionale FIVA e il particolare trattamento assicurativo. Non consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario nazionale ASI e non può essere rilasciato agli autoveicoli immatricolati nei paesi esteri. Viene rilasciato a tutti gli autoveicoli costruiti da oltre venticinque anni.

CERTIFICATO D'IDENTITA'

Per ottenere il certificato d'identità è necessario effettuare un versamento su bollettino postale di € 105 per le auto e € 60 per le moto. Documento di riconoscimento dell'auto-motoveicolo, indicante la sua datazione e classificazione secondo il Regolamento Tecnico FIVA. Consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario nazionale ASI e il rilascio della Carta d'Identità FIVA, nonché il particolare trattamento assicurativo. Viene rilasciato a tutti gli autoveicoli costruiti da oltre venti anni. Il Certificato d'Identità consiste in un documento contenente la fotografia, i dati identificativi dell'auto-motoveicolo, la classificazione, la descrizione delle eventuali difformità riscontrate e, se necessario, la storia dell'autoveicolo. Concederà altresì in uso una targa corrispondente al documento. Il libretto sarà compilato in ogni sua parte, le foto saranno in formato 10x14 potranno essere digitali, purché stampate su carta lucida da fotografo e non dalla semplice stampante di un computer. E' inoltre necessario allegare la fotocopia del libretto e del certificato di proprietà o complementare e quindi contattare il commissario tecnico.

CERTIFICATO DI RILEVANZA STORICA E COLLEZIONISTICA

Per reimmatricolare i veicoli (auto e moto) senza targa/documenti o radiati (€ 105 + 10 per autoveicoli e € 60 + 10 per i motocicli) è necessario richiedere all'ASI il certificato storico che sostituisce quello delle caratteristiche tecniche, tale certificato sarà vistato dal commissario tecnico appena pronta tutta la documentazione. Modalità: compilare la domanda in ogni parte, anche dove ci sono i dati tecnici, allegare le foto (come indicato nella domanda), le dichiarazioni richieste e inserire copia del bollettino intestato a: ASI VILLA REY – Strada Val S. Martino Superiore 27 – 10131 TORINO c/c postale n° 40357105 – importo €105 auto e €60 moto Causale: domanda sostitutiva caratteristiche tecniche veicolo es. Lancia Fulvia 1.3 telaio n° 347215

La nuova numerazione del conto corrente postale passerà da 8 a 12 cifre, pertanto il nuovo conto corrente postale ASI sarà: 000040357105

Corpo del bollettino postale presenterà uno spazio per inserire il codice IBAN del conto corrente beneficiario del versamento, al fine di permettere il pagamento anche tramite bonifico bancario. L'IBAN POSTALE ASI è IT 90 T 0760101000000040357105



In moto, fra tesori e cultura



Grande affluenza di partecipanti e sincero entusiasmo domenica 6 giugno per il 9° Raduno "A spasso con... Enrico Bernardi" organizzato dal nostro Club. C'erano infatti 88 iscritti in sella a 20 i mezzi ASI e ad altri 35 riservati ai nostri cari ospiti. La giornata estiva ha reso piacevole la riunione, con l'aria che accarezzava la pelle, sensazione esaltante per tutti i centauri. Lungo il percorso tutto è filato liscio, senza alcun intoppo e tutto ciò, lo dobbiamo riconoscere, grazie al grande entusiasmo e all'avvedutezza degli amici del "Vespa club 37100". Penso di interpretare la riconoscenza di tutti i partecipanti nel ringraziare loro ed il loro presidente. Dopo 55 km, siamo stati graditi ospiti del "Comitato civico di Marcellise" presieduto dal Ivano Dal Dosso, con ristoro ed esposizione delle moto durante lo svolgimento della "festa delle ciliegie". A turno di due gruppi, si è poi svolta la visita guidata alla "Villa Girasole", meta del raduno di quest'anno. Abbiamo così avuto modo di godere un'architettura unica al mondo e, grazie alle spiegazioni, di coglierne il senso tecnico e poetico-artistico. All'uscita ci aspettava il nostro ospite, Valerio Avesani, sindaco del Comune di S. Martino Buon

Albergo, che ci ha brevemente illustrato le sue ambizioni per lo sviluppo e la conservazione del luogo. Doverosi ringraziamenti a Lina Invernizzi, Antonietta Cucci e Anna Maria Damasconi che hanno reso piacevole il nostro raduno. La gita è poi proseguita verso il ristorante "da Menini" a Pian di Castagnè seguita, verso le 16, dalla discesa a Montorio per il ritorno. Un grazie sincero ai vigili di Villafranca, come ogni anno, presenti e disponibili sia alla partenza che all'arrivo. Le premiazioni al Museo Nicolis per la miglior "piega in curva" hanno visto questa classifica:

- 1° premio alla "Panther 90 red" del 1932, di Giorgio Valli;
- 2° premio alla "BMW R42" del 1927, di Mauro Pavarini;
- 3° premio alla "Sunbeam 9" del 1938 di Bruno Cipani

Premio miglior "curva in piega" a Dario Smanio e signora su "sidecar BSA S35-8" del 1932. Una targa a ricordo del pluricampione del mondo "Bruno Ruffo" alla "Mondial 200 sport" del 1953 di Virgilio Alessi. Un particolare ringraziamento al nostro presidente Luciano Nicolis e al delegato ASI Graziano Valli.

Diego Egua



Asimotoshow a Varano

MUSEO NICOLIS



C'era anche una delegazione del nostro Club alla nona edizione di Asimotoshow 2010 sul Circuito Riccardo Paletti di Varano. I box, gli stand, il paddock e la pista sono stati come consueto i punti d'attrazione di alto contenuto tecnico, sportivo e soprattutto umano. Gli eventi che hanno caratterizzato l'incontro 2010 sono davvero stati di alto livello: i 100 anni della Rudge, i 60 anni della MotoBi, i 50 anni dell' Italjet e i sessant'anni di storia della classe 250 Grand Prix, oltre alla consueta sfilata di campioni. Fra le principali presenze ricordiamo Yamaha Classic Racing Team di Ferry Brouwer con i campioni Dieter Braun, Rod Gould, Pentti Korhonen, Jos Schurgers e Sven Andersson, team San Luca di Bologna, le MV Agusta con la collezione di Ubaldo Elli, l'evoluzione delle Harley Davidson, il team Aermacchi, le favolose Ariel, alcuni pezzi storici dalla grande Collezione Salsapariglia e il team Laverda. Domenica 16 maggio una favolosa parata ha concluso la manifestazione. Si sono visti piloti di grosso calibro, primo fra tutti il quindici volte campione del mondo (record imbattuto) Giacomo Agostini che cominciò in

250 con la Morini. Celebrata la Rudge fabbrica di biciclette nata nel 1894 a Coventry, fondata da Daniel Rudge che nel 1910 entrò nel mondo della moto. Onore anche a MotoBi, per l'importante ricorrenza dei 60 anni. Molti applausi anche per i festeggiamenti dedicati ai 50 anni della Italjet, fondata a Bologna il 4 febbraio 1960, allora si chiamava Italemmezeta e aveva come oggetto sociale la costruzione e la commercializzazione di motocicli. Non poteva essere dimenticata anche un'altra ricorrenza: i 60 anni delle 250 da Gran Premio. Anche perché proprio nel 2010, dopo sessantuno edizioni del Campionato Mondiale, la classe 250 va in pensione. Al suo posto, da quest'anno, ha debuttato la Moto2 che affianca in funzione propedeutica la Moto GP, classe regina. La giornata si è poi conclusa con la parata dei Campioni. In prima fila c'erano Agostini, Braun, Taveri e Ubbiali. Seguivano altri 46 Campioni in sella a moto da sogno con le quali avevano corso in carriera. Si è trattato di una sfilata non proprio da piloti a riposo perché la passione è sempre tanta e ... al cuor non si comanda.





Stallavena Boscochiesanu



Per il secondo anno consecutivo la vittoria della 'Stallavena-Bosco' è andata a una vettura britannica. Lo scorso anno a vincere era stata una MG, quest'anno è toccato a una Triumph. Domenica 13 giugno il Veteran Car Club Bernardi ha organizzato la rievocazione storica della manifestazione che appassionò migliaia di sportivi dal 1958 al 1968. Per undici edizioni questa corsa in salita divenne famosa come la cronoscalata più veloce d'Europa perché i piloti percorrevano i 15 chilometri di tracciato in poco più di cinque minuti, con le auto, le gomme e le strade di mezzo secolo fa, un record. I partecipanti accorsi alla manifestazione sono stati meno spregiudicati e, cronometri alla mano, hanno rispettato la severa legge dei pressostati, osservando con

diligenza le direttive imposte dalla regolarità poiché la corsa è nel calendario nazionale. La vittoria è andata all'equipaggio formato da Massimiliano Bonato e Guido Malvezzi sulla verde Triumph TR3A del 1960. Alle loro spalle i veronesi Gino Perbellini e Ferruccio Camerlengo su Jaguar XK 120 del 1954 e Cristiano e Matteo Beltrami su MG -A- del 1960. In quell'anno, il 1960, la Stallavena-Bosco fu vinta dal ferrarese Odoardo Govoni su Maserati Birdcage.

Se delle edizioni di velocità ne vennero organizzate solo undici, le rievocazioni hanno ormai raggiunto il quattordicesimo appuntamento. Merito degli ideatori Giannantonio Bortoletto e Flavio Massella, entrambi scomparsi, ai quali è dedicato un trofeo. E oggi di Flavio



va, tradizione che continua

MUSEO NICOLIS



Bortoletto, Rino Boschi e Luciano Olivieri che, con altrettanta passione, coadiuvati da altri soci del Club, hanno portato avanti questa bella iniziativa che a molti ricorderà i tempi di un'automobile più libera, senza code, varchi proibiti, accertatori di sosta, telecamere. Non a caso gli anni '50 e '60 sono passati alla storia come l'epoca dell'*happy car*, l'auto felice, non più privilegio di pochi (come nella prima metà del '900) ma non ancora diffusa al punto da ingolfare le strade. Auto e piloti della 14a rievocazione della 'Stallavena-Bosco', quasi una Mille Miglia targata Verona, si sono dati raduno in piazza Bra domenica 13 alle 9, per dirigersi poi alla Caserma Duca di Montorio dove si sono svolte alcune prove cronometriche, aperte al pubblico. Intorno alle 10.30 le vetture

re in gara hanno raggiunto Stallavena, dove cinquant'anni fa c'era il nastro di partenza, poi a Cerro, per altre prove di abilità e infine Bosco, dalle 11.30 in poi. Nel pomeriggio le auto sono scese a Montorio dove, sempre alla Caserma Duca, intorno alle 15, si sono svolte altre sfide di precisione e infine le premiazioni a Villafranca, nella magica cornice del Museo Nicolis. Alla vigilia della rievocazione, il Veteran Car Club Bernardi ha presentato la Squadra Corse Grifo Rosso, che raggruppa i soci con spirito agonistico, sia nel settore regolarità, sia in quello di velocità. Sul prossimo numero della nostra rivista, dedicheremo un apposito servizio a questa simpatica iniziativa.





MUSEO NICOLIS

Stallavena Boscochiesanuov

Ferri...



va, tradizione che continua

... Oggi





Tutti a scuola di regolarità



Domenica 18 aprile, grazie all'iniziativa del consigliere direttivo del Veteran Car Club Bernardi Alberto Scuro, si è svolto presso il Museo Nicolis il Corso teorico-pratico "La Regolarità". Relatore e coorganizzatore è stato Gianmaria Aghem considerato uno dei maggiori esperti italiani della materia. Parte teorica la mattina, pranzo e parte pratica nel pomeriggio. La lezione teorica è stata molto completa e ha riguardato le caratteristiche di svolgimento dei vari tipi di competizioni regolari. La guida prevedeva varie PS con passaggi cronometrati e con-

trollo immediato dei tempi: la stampata è stata consegnata all'equipaggio dal cronometrista all'uscita dall'ultimo pressostato. Ogni equipaggio ha dunque avuto la possibilità di controllare subito i propri errori. Una delle PS è stata ancora più particolare: si è svolta con la valutazione differenziale dell'errore pilota-navigatore. Grazie a specifici strumenti di cronometraggio, all'equipaggio è stato possibile valutare separatamente l'errore del pilota da quello del navigatore. Le PS hanno simulato le condizioni tipiche delle competizioni. I cronometraggi sono



stati effettuati dalla Federazione Italiana Cronometristi. Il corso ha offerto un'interessante opportunità di incontro e confronto tra gli appassionati di queste competizioni e di coloro che ad esse vogliono avvicinarsi. Tra gli iscritti anche molti equipaggi esperti che hanno usato il Corso come allenamento in vista della nuova stagione agonistica. Dopo una parte teorica particolarmente vivace e ricca di accesi dibattiti svoltasi in mattinata presso la sala del Centro Congressi, il pranzo è stato servito presso la suggestiva Sala *Vistotal* all'ultimo piano del

Museo Nicolis dove è stata esposta una Aston Martin Ulster del 1934 di proprietà di uno dei soci del VCC E.



tà con Gianmaria Aghem



Bernardi nonché sponsor della manifestazione. Il tempo a disposizione degli iscritti per il pranzo è



stato però limitato. La parte pratica infatti è stata molto intensa e si è svolta su 8 PS. Sette di queste facevano parte di un circuito con 38 rilevazioni cronometrate. Per evitare inutili code e sprechi di tempo gli equipaggi sono stati divisi in sette gruppi che, per entrare nel circuito, partivano contemporaneamente ciascuno da una diversa PS Start. Quando gli equipaggi hanno imparato a conoscere le difficoltà delle varie prove e la corretta modalità di affrontarle, è iniziata una “fase di competizione” che ha visto i partecipanti suddivisi nelle due categorie



di Principianti ed Esperti. Nella classifica definitiva tra i principianti ha avuto la meglio l'equipaggio femminile veronese Carla Vallotto / Lilli Simeoni su Fiat 500 seguite da Alessandro Fiegl e Marino Corso su Porsche Turbo mentre tra gli Esperti sono stati i bresciani Maurizio Annibaletto e Filippo Milesi con la loro Triumph TR3 ad avere la meglio su Marzio e Fiorenza Bonfante a bordo della loro Jaguar C Type Replica. Certamente da valorizzare la prestazione e l'entusiasmo dell'equipaggio femminile veronese che, pur se alle prime armi, si è classifi-

cato sesto assoluto. Alle ore 18 Gianmaria Aghem, Luciano Nicolis, Luciano Olivieri e Alberto Scuro, responsabile dell'attività sportiva del nostro Club, hanno premiato i vincitori. *Partners* dell'organizzazione la “Casa Vinicola Sartori”, le “Cantine Marchesi Fumanelli” ed il “Relais de Charme Sogno di Giulietta”. Il Museo Nicolis ed il suo Centro Congressi hanno fatto da cornice alla simpatica iniziativa che, grazie anche alla valida organizzazione, ha riscosso il consenso dei partecipanti. L'appuntamento sarà sicuramente ripetuto negli anni a venire.

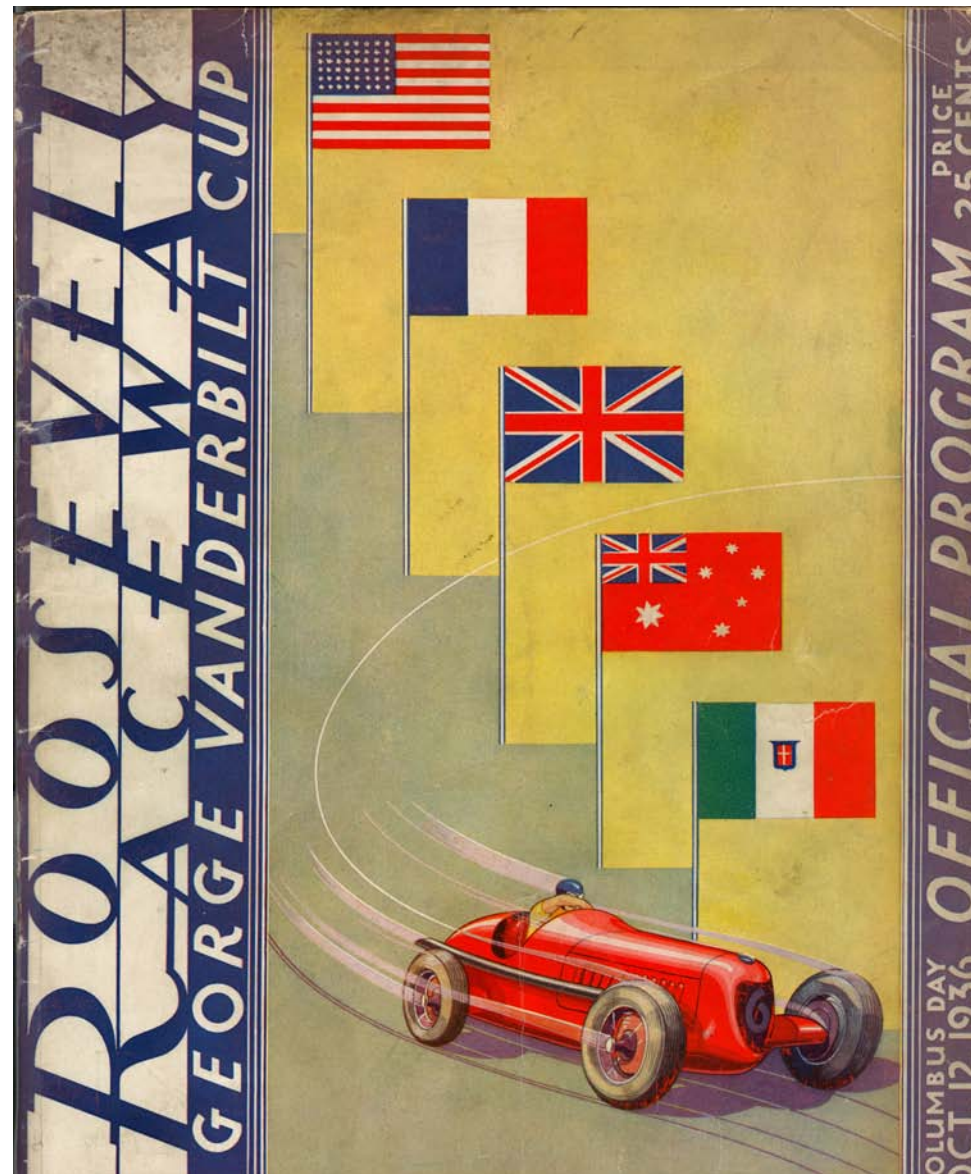


I tesori della Coppa Van

A volte alcuni oggetti assumono un valore ideale nella storia di uno sport. Per l'automobilismo questo significato simbolico è stato da sempre attribuito alla Coppa Vanderbilt vinta nel 1936 da Tazio Nuvolari a Long Island, negli Stati Uniti, su Alfa Romeo. Conteso dalle collezioni di tutto il mondo, l'imponente trofeo realizzato in argento massiccio da Cartier e pesante 70 chili fa parte della collezione esposta al Museo Nicolis di Villafranca. Quando negli anni Trenta, per rilanciare la disastrosa economia americana dopo la crisi del '29, i poteri forti di Wall Street organizzarono diverse iniziative fra cui il 'Trofeo dei Due Mondi' -che contrapponeva ai piloti statunitensi i fuorilasse europei- l'Alfa Romeo capitanata da Enzo Ferrari raccolse la sfida e partecipò alla grande trasferta sul transatlantico Rex. Nuvolari, Brivio e Farina i piloti designati delle Alfa impegnate nella conquista della Coppa Vanderbilt del 12 ottobre

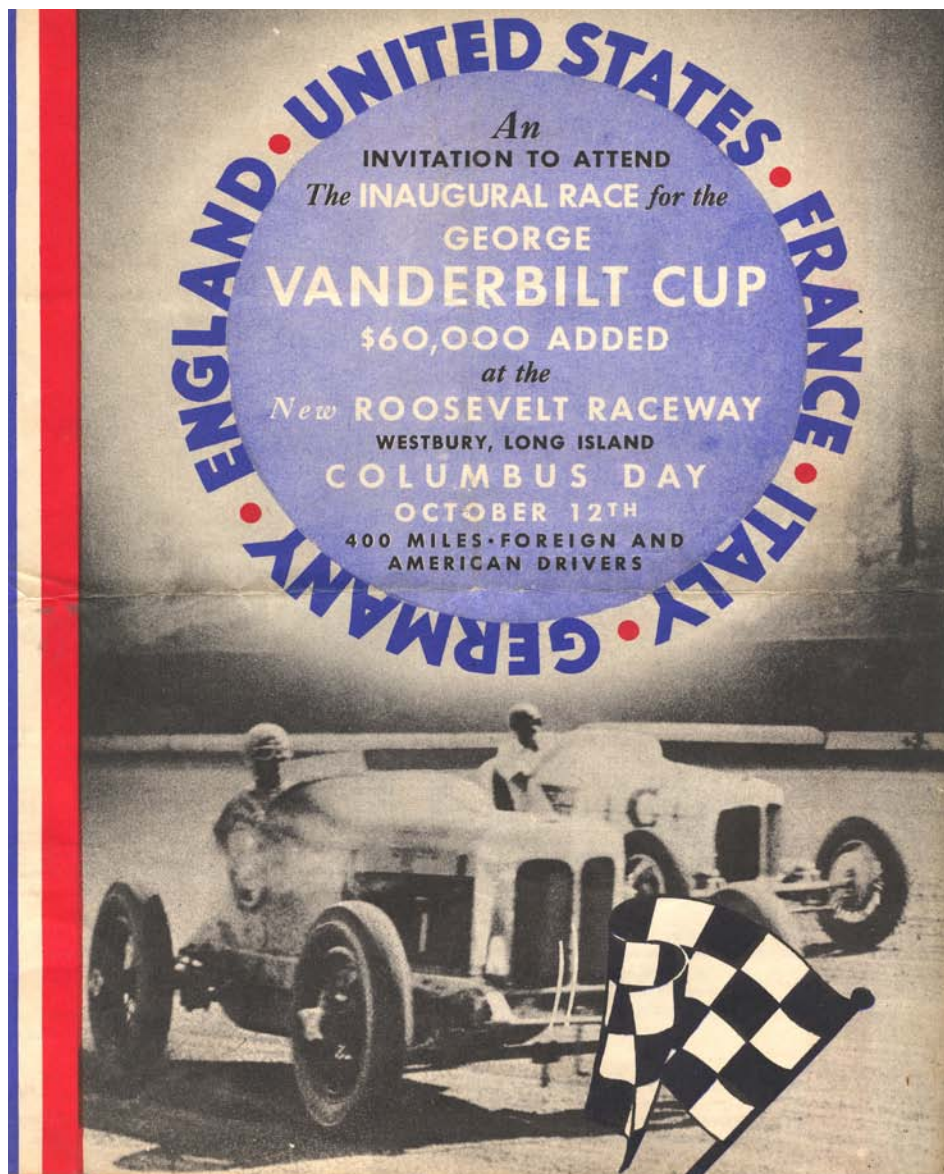
1936 (444° anniversario del Columbus Day) sul tracciato della Roosevelt Raceway davanti a 80 mila spettatori, 75 giri pari a 482 chilometri, una volta e mezza i gran premi contemporanei. La vittoria fruttò a Nuvolari 30 mila dollari, cifra imponente per l'epoca. Tazio, attento stratega, caricò sul Rex anche la sua Alfa 8C 2300 che vendette (pare molto bene...) a un facoltoso americano innamorato delle sue gesta in terra europea.

Spiega lo storico dell'automobile Adolfo Orsi: "Negli Stati Uniti non c'era il massiccio impegno delle case ufficiali, molte scuderie erano private e le piste erano semplici ovali, spesso di origine ippica, su terra battuta, ove spesso si correva la sera". Insomma, più che ardimento, ricerca e sfida, era *show made in Usa*. I giornalisti americani insistevano con domande oziose a Nuvolari. Molti gli chiedevano se non avesse paura di morire in gara. Quesito al quale il mantova-



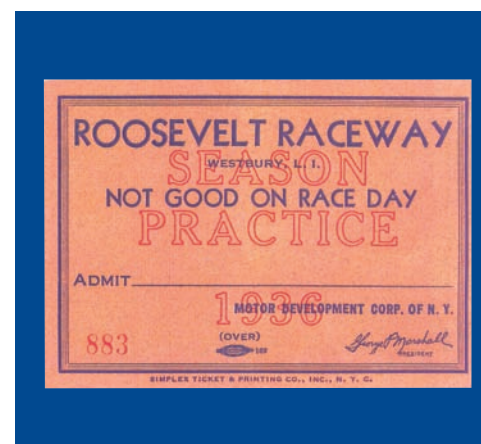
Vanderbilt al Museo Nicolis

MUSEO NICOLIS



no puntualmente rispondeva con un'altra domanda 'Voi dove sperate di morire, nel vostro letto? E allora non avete paura di coricarvi tutte le sere?'. Forse fu per questo che, quando Nuvolari morì, l'11 agosto 1953, fu vestito con il caschetto di tela bianca, il nastrino tricolore al collo, la maglia gialla con la tartarughina, i pantaloni azzurri, le scarpe inglesi fatte su misura in Inghilterra. Ma perché la 'Vanderbilt' è il cimelio per eccellenza nella storia dell'automobile? Forse per i suoi tre profondi significati. Il primo -sebbene forse il meno importante- è legato alle sue dimensioni, quasi un metro di altezza di argento massiccio. La seconda è la sfida fra i due continenti, al di qua e al di là dell'Atlantico che allora, non dimentichiamolo, non si attraversava in poche ore di jet. La terza, forse la più carica di significati, è la difficile prova che la vita inflisse al grande pilota mantovano quando l'anno dopo la vittoria, il 1937, si ripresentò

negli States per riconquistare la coppa (la 'Vanderbilt' veniva definitivamente aggiudicata al vincitore di due edizioni della corsa). Nel 1936, pochi mesi prima della gara americana, 'Nivola' aveva subito un brutto incidente nelle prove del Gran Premio di Tripoli. Ancora una volta la sua ripresa era stata fulminante: pieno di ammaccature e con la sospetta incrinatura di un paio di vertebre, scese in pista, soffrendo penosamente, ma arrivando alla fine della gara in ottava posizione. Meno di un mese dopo, il 7 giugno, mortificò ancora i tedeschi a Barcellona e due settimane dopo a Budapest. Il 28 giugno vinse di nuovo, a Milano, dove l'avversario numero uno era Achille Varzi con la Auto Union. La serie continuò con altre due affermazioni (Coppa Ciano e Circuito di Modena) e si concluse con la consacrazione in terra d'America: una vittoria che portò vasta eco alla fama del fuoriclasse mantovano che correva





sulle Alfa Romeo preparate dalla Scuderia Ferrari. Le vetture sulle quali si alternava erano due: la 8C-35 e la 12C-36. Della corsa americana Nuvolari dichiarò: "E' stata tutt'altro che facile, la pista era quasi tutta non asfaltata e il fondo era pieno di buche. Bisognava scansarle, giro dopo giro, passando sul terriccio smosso per non danneggiare la macchina. Quanto ai miei avversari, gli americani, sono ottimi guidatori ma molto, molto temerari. Come sistema di corsa non usano il ragionamento e la perizia, ma il rischio. Questa è la loro abitudine. Tant'è vero che parecchi di loro portano sul viso le cicatrici di paurose uscite di pista".

Avrebbe dovuto sfidarli ancora -verosimilmente più determinati ed agguerriti- l'anno successivo, il 1937, per aggiudicarsi definitivamente il trofeo. E' l'anno dei tedeschi, che spadroneggiano incontenibili su molte piste europee. Ma Nuvolari è determinato e, durante la traversata atlantica, non nasconde le sue ambizioni di vincere ancora la gara americana. Purtroppo, poche ore prima di raggiungere l'approdo, il comandante del transatlantico viene informato dal marconista di un funesto messaggio. In Italia era morto Giorgio Nuvolari, diciannove anni, primogenito di Tazio. Una volta sbarcato, ecco che cosa scrisse alla moglie Carolina dall'Hotel Ambassador, dove alloggiava: "Mia carissima, la notte scorsa, l'ultima di navigazione prima di arrivare a New York, ebbi la tua richiesta telefonica ma già quel giorno ero molto triste. Il mio



TYPICAL CLUBHOUSE, ROOF TERRACE and GRANDSTAND BOX SEATING

1-B	2-B	3-B	4-B	5-B	6-B
1-A	2-A	3-A	4-A	5-A	6-A

SECTION 8

CLUBHOUSE SECTIONS NOS. 31 TO 72 . . . ROOF TERRACE NOS. 31R TO 46R EAST OF TOWER, AND 57 TO 72R WEST OF TOWER . . . GRANDSTAND "A" SECTIONS NOS. 1 TO 14 . . . GRANDSTAND "B" NOS. 15 TO 30 . . . GRANDSTAND "C" NOS. 73 TO 91.

CLUBHOUSE: Front and Roof Terrace Boxes . . . \$27.50 Per Seat, Incl. Tax
ALL OTHER BOXES . . . 16.50 Per Seat, Incl. Tax
GRANDSTAND: Front Boxes . . . 16.50 Per Seat, Incl. Tax

TYPICAL GRANDSTAND AND STADIUM RESERVED SEAT PLAN

	Sections
GRANDSTAND "A"	1 to 14
GRANDSTAND "B"	15 to 30
GRANDSTAND "C"	73 to 91
WEST STADIUM	101 to 125
EAST STADIUM	201 to 216

GRANDSTAND RESERVED SEATS \$11.00, Including Tax
STADIUM RESERVED SEATS \$4.50, Including Tax

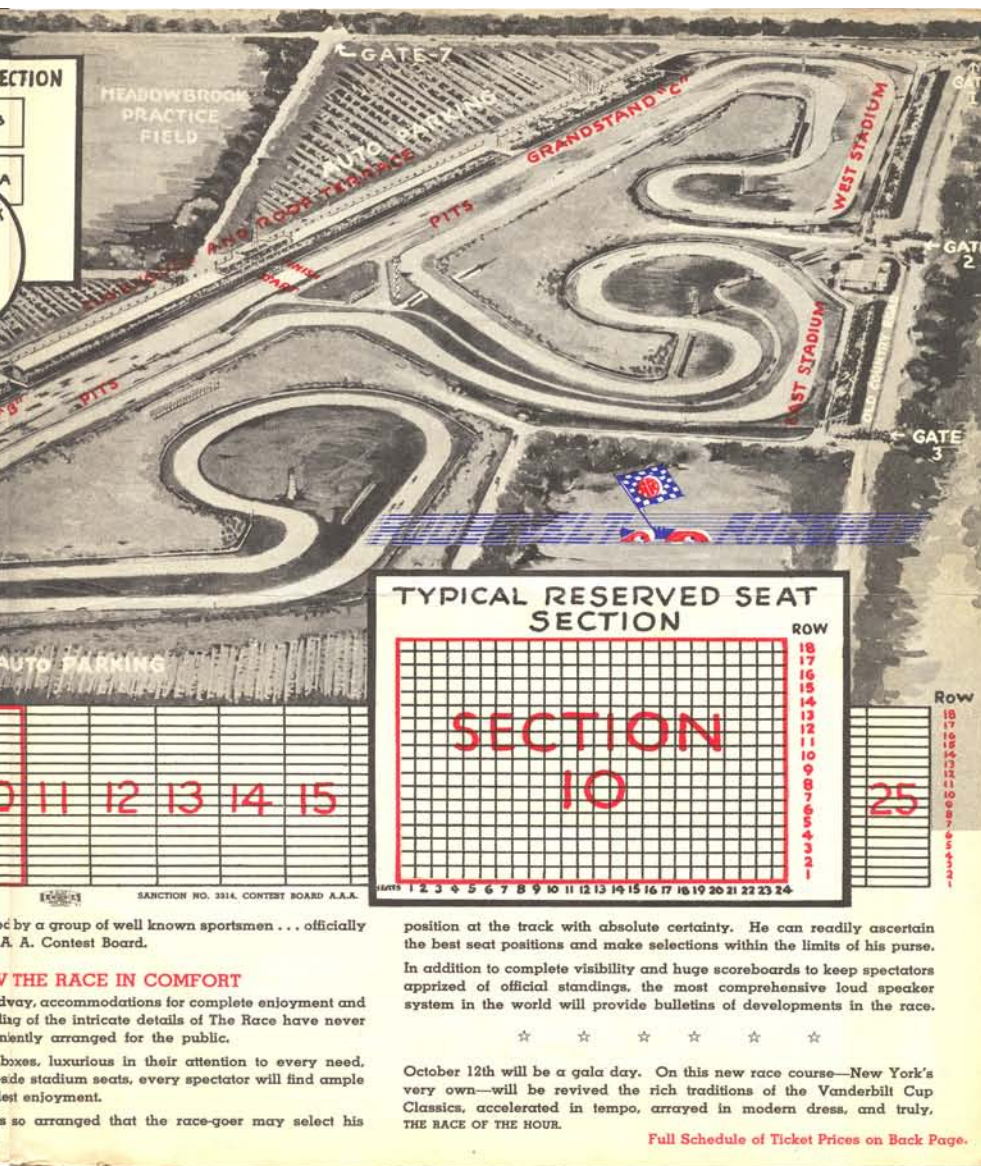
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

ROOSEVELT RACEWAY

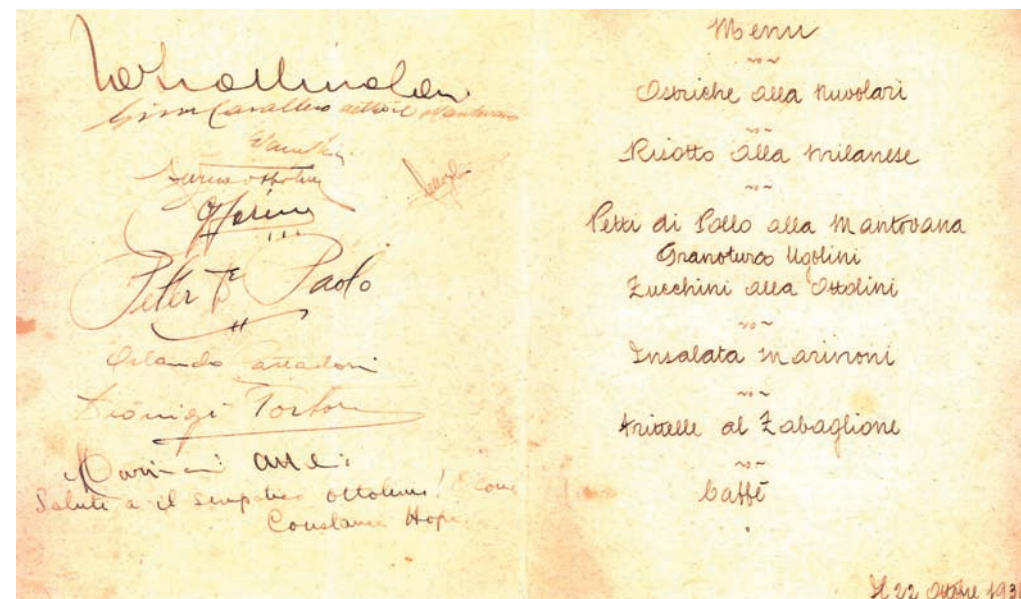
A four-mile circuitous road-race course, fully enclosed . . . sixteen long-and short-radius turns . . . twelve straightaways . . . EVERY TURN AND EVERY STRAIGHTAWAY VISIBLE FROM EVERY SEAT . . . ONLY COURSE OF ITS LENGTH IN THE WORLD WITH COMPLETE VISIBILITY . . . a 400 mile race packed with speed and thrills . . . sponsored and sanctioned by the A. C. C.

VIEW

In this new motor speed a thorough understanding before been so convenient. From the club house to the clear-view track-opportunity for the full. The above diagram is



presentimento non sbagliava. Il nostro adorato Giorgio ci ha lasciati ed io non ho potuto abbracciare il suo ultimo respiro insieme a te". Nonostante il gravissimo lutto, 'Nivola' partecipò alla competizione, vinta da Bernd Rosemeyer su Auto Union. Ma non fu una corsa fortunata. Tazio si fermò e al suo posto salì Nino Farina che concluse la gara al quinto posto. Né longeva fu la gioia di Rosemeyer che, pochi mesi dopo, il 28 gennaio 1938, con un figlio nato da poche settimane -al battesimo, come padrino, Bernd aveva chiamato proprio Tazio- trovò la morte sull'autostrada Francoforte-Darmstadt, mentre cercava di conquistare un record di velocità.





Auto d'epoca? No,

“Per gran parte del Novecento le automobili sono state realizzate dall'ingegno e dalle mani dell'uomo e non dai circuiti elettronici dei computer. Questa differenza si percepisce guidando le auto storiche, scalando le marce, accelerando e frenando. Oggi le automobili sono come i robot, tutte identiche. Loro invece, le classiche, sono come le persone, ognuna è diversa dall'altra, ha una personalità distinta, un' caratteristica marcata. E poi ciascuna ha uno stile legato a un personaggio famoso, a un progettista importante. Non ce n'è una uguale a un'altra. Così fra auto e pilota nasce un rapporto speciale, personale, intimo. Una storia vissuta insieme”. Con queste parole Arcadio Cordioli, segretario del Veteran Car Club Enrico Bernardi, racconta la sua passione che nasce nel 1983, a 33 anni di età. “Il primo amore”, racconta, “è

stata una Topolino A, balestra lunga, del 1939, alla quale seguirono Lancia Ardea, Alfa Romeo GT 1300 Junior, Innocenti Spider, Giulia 1300 Super, Giulia Gt 1750 e tante altre ancora”. Oggi la collezione di Cordioli vanta una Topolino C del 1953 -di lungo e difficile restauro- una Lancia Thema Ferrari otto cilindri, un'Alfa Duetto, una Ferrari Mondial 8, una Lancia Ardea, una Fulvia Zagato, un'Appia II e III serie, una Fiat 500D, una 500L, un'Autobianchi giardinetta e un'Alfa GT 1300 Junior. Fra le sue vetture, anche una Fiat 1100 A appartenuta alla Guardia di Finanza di Verona che si distingue dal modello E per il padiglione posteriore e il disegno del muso. Sul modello A c'è infatti la ruota di scorta, sul modello E c'è invece un baule con relativo bagagliaio. Inoltre il radiatore del modello A ha un taglio diverso. La bella



auto di carattere!

MUSEO NICOLIS



raccolta di Cordioli, che annovera anche moto e scooter, è frutto della complicità di tutta la famiglia, che ha seguito con affetto la sua grande passione. "E' capitato più di una volta", sorride Arcadio, "che mia moglie dovesse correre in soccorso trainandomi con un'auto moderna quando restavo in panne con un'auto d'epoca, ma questo fa parte della vita di ogni appassionato. Non bisogna abbattersi, ma prenderla con filosofia". Anche perché dopo, passato il momento critico, c'è sempre un premio. Per Cordioli il momento di maggior leggerezza e felicità è quando il restauro si avvia alla fase conclusiva e le autorità competenti rila-

sciano i relativi documenti. "E' l'ultima stazione della Via Crucis che ogni collezionista ben conosce, il riconoscimento della fatica, dell'impegno, della ricerca storica, del ripristino fedele, insomma è come scalare una montagna", conclude Arcadio Cordioli che non perde occasione per invitare anche le generazioni più giovani ad avvicinarsi alle auto classiche. "I ragazzi non devono avere timore di entrare in questo mondo", continua, "e il Veteran Car Club Bernardi è sempre disponibile a fornire preziosi consigli per accoglierli con iscrizione ridotta. E' anche allo studio del Direttivo del Club l'organizzazione di qualche evento o raduno



espressamente riservato agli *under 30*, con auto più vicine alla loro stagione, giusto per favorire una partecipazione più variegata. "La vita è una staffetta", osserva Cordioli, "e personalmente vorrei che il futuro fosse orgoglioso del suo passato, ma per raggiungere questo obiettivo il presente deve sorridere al futuro che si avvicina, anche con preziosi consigli per i restauri". A questo proposito una raccomandazione del Segretario del Club: "Ragazzi, rispettate le caratteristiche originali delle auto, non modificate le tipologie costruttive, il restauro deve farle tornare esattamente com'erano uscite dalla Casa".



Cent'anni fa a Verona



Cento anni fa, nella settimana compresa fra il 22 e il 29 maggio 1910, si disputarono a Verona i "Concorsi aerei internazionali". Fu evento di grandissimo rilievo, presentato addirittura da Gabriele D'Annunzio. Il programma ufficiale prevedeva 'esami di pilota aviatore' e svariati premi di velocità e distanza per un ammontare complessivo di decine di migliaia di lire che all'epoca rappresentavano una piccola fortuna. Nei giorni 22, 26 e 29 maggio 1910 vennero anche istituite le prove del trasporto passeggeri con il primo premio di 3000 lire. Curioso e simbolico era il "premio dello slancio" che attribuiva la somma di 2500 lire all'aviatore più audace. In che cosa consisteva questa gara? Presto detto: un filo veniva teso attraverso la pista

aerea, collocata nella cosiddetta 'Piazza d'armi', alle spalle dell'odierna stazione ferroviaria di Porta Nuova e i concorrenti dovevano superare di slancio questo ostacolo con il loro aeroplano. "Il vincitore del premio", recitava il regolamento "sarà l'aviatore che avrà scelto il punto di partenza più vicino al filo". Dell'avvenimento -che richiamò specialisti e pubblico da ogni dove- parlò (e soprattutto scrisse) anche Gabriele D'Annunzio. Nel saluto ufficiale, il poeta formulò questo pensiero: "In qual città meglio che in questa poteva esser celebrata la primavera del volo? Verona, città di poeti, imperatori, consoli, tiranni, ferrea chiave dell'Italia boreale, nodo di antiche vie solenni, dove la potenza romana è radice del gran



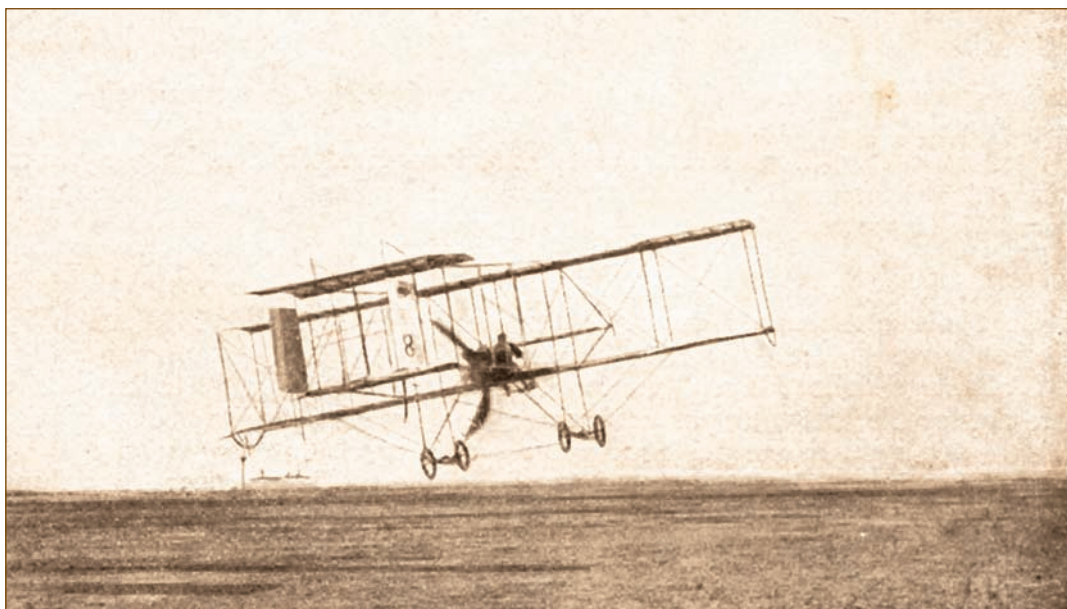
a la conquista dei cieli

MUSEO NICOLIS



tronco civico e di continuo manda per ogni ramo il suo succo e si manifesta di età in età, dalla cavea del Teatro alla Porta dei Leoni sino al sommo Rinascimento, nelle robuste ossature di quel Sammicheli che apre le sue finestre alla luce in forma di archi trionfali. Verona, per sempre alzata nel culto di tutti gli italiani dalla sacra tristezza di Dante, ben è degna di segnare del suo suggello gli Annali della conquista nova". Per il grande evento vennero organizzati *omnibus* e *tramway* adibiti allo spostamento del pubblico. Il programma era dettagliato: "Un servizio di automobili da Piazza Vittorio Emanuele (così si chiamava allora l'attuale Piazza Bra) giungerà al campo di volo fino agli ingressi dei posti popolari, dei primi

posti e delle tribune (tariffa lire 2). Altre vetture automobili faranno un servizio speciale (lire 10 vetture da due posti, lire 20 vetture da quattro posti). Numerosissime vetture pubbliche faranno servizio dai vari punti della città al circuito aviatorio (tariffa lire 3 per persona)". Era prevista anche una conveniente sistemazione alberghiera. Il programma ufficiale ricordava infatti che "al Municipio funziona uno speciale ufficio alloggi che provvederà al collocamento dei forestieri nelle camere che i veronesi hanno messo a disposizione con prezzi che variano dalle lire 3 per notte e anche più. Previsti, per cura del Municipio, alberghi popolari, alcuni vasti locali del Comune in vari punti della città per dare modo di alloggiare e



vono come una vela...". Il successo del concorso aereo fu davvero notevole e la sua eco raggiunse molti paesi. Non fu l'unica, purtroppo. Dopo soli nove anni i voli non erano più esibizioni audaci e coraggiose, riservate a temerari pionieri. Già iniziavano i collegamenti e le prime linee aeree per facoltosi passeggeri. Il 2 agosto 1919 a Verona capitò una dei primi incidenti aviatori d'Italia. Un Caproni decollato da Milano precipitò poco distante dal quartiere di Tombetta, provocando la morte dei quattordici passeggeri: industriali, militari e giornalisti, oltre ai piloti. Ancora non c'era la "scato-

la nera" e fu difficile risalire alle cause della sciagura. Si parlò di scoppio del motore, ma anche, incredibile a credersi, di uno spericolato passeggero sistemato in qualche modo su un'ala, causa mancanza di posto all'interno della cabina. L'ala avrebbe ceduto dopo un'ora di volo. La polemica sulla sicurezza di questi nuovi mezzi di trasporto scoppiò violenta. L'anno dopo, nel primo anniversario dell'incidente, Mussolini volò su Verona per commemorare le vittime e "per reagire contro i seppellitori dell'aviazione italiana", il cui ministero, dopo pochi anni, sarebbe stato affidato a Italo Balbo.

a lieto fine

nei cieli con i passeggeri a bordo, apparentemente senza controllo, sparendo prima alla vista degli occhi e poi dei cannocchiali. Non c'erano radar, né pattuglie di ricognizione. Trascorsero così lunghe ore di apprensione fino a quando, il giorno successivo, un telegramma venne recapitato nella redazione del giornale veronese: "Pallone atterrato vicino Recoaro, tutti salvi". Cos'era successo? Dopo aver perso quota ed essersi adagiato sulle montagne vicentine, il mezzo si era afflosciato e i passeggeri avevano vagato per ore. Poi, dopo una lunga marcia, avevano trovato la via per raggiungere Recoaro e il telegrafo.

IL CAMMINO DELL'AVIAZIONE

narrato dai suoi "RECORDS"

DISTANZA

Records di distanza.

		Km.
*12 Novembre 1906	(Bagatelle) Santos Dumont .	0.220
*25 Ottobre 1907	(Issy-Les-Moulineaux) . Henri Farman .	0.770
*13 Gennaio 1908	(Issy-Les-Moulineaux) . Henri Farman .	1.000
*21 Marzo 1908	(Issy-Les-Moulineaux) . Henri Farman .	2.004
*11 Aprile 1908	(Issy-Les-Moulineaux) . Léon Delagrangé .	3.925
*30 Maggio 1908	(Campo di Marte, Roma) Léon Delagrangé .	12.750
*6 Settembre 1908	(Issy-Les-Moulineaux) . Léon Delagrangé .	24.125
*21 Settembre 1908	(Campo d'Auvours) . Wilb. Wright .	66.600
*18 Dicembre 1908	(Campo d'Auvours) . Wilb. Wright .	99.800
*31 Dicembre 1908	(Campo d'Auvours) . Wilb. Wright .	124.700
*25 Agosto 1909	(Béthény) Paulhan . .	134.000
*26 Agosto 1909	(Béthény) Latham . .	154.620
*27 Agosto 1909	(Béthény) Henri Farman .	180.000
*3 Novembre 1909	(Mourmelon) Henri Farman .	232.212
27-28 Aprile 1910	(Londra-Manchester) . Paulhan . .	300.000

Records di distanza da località a località.

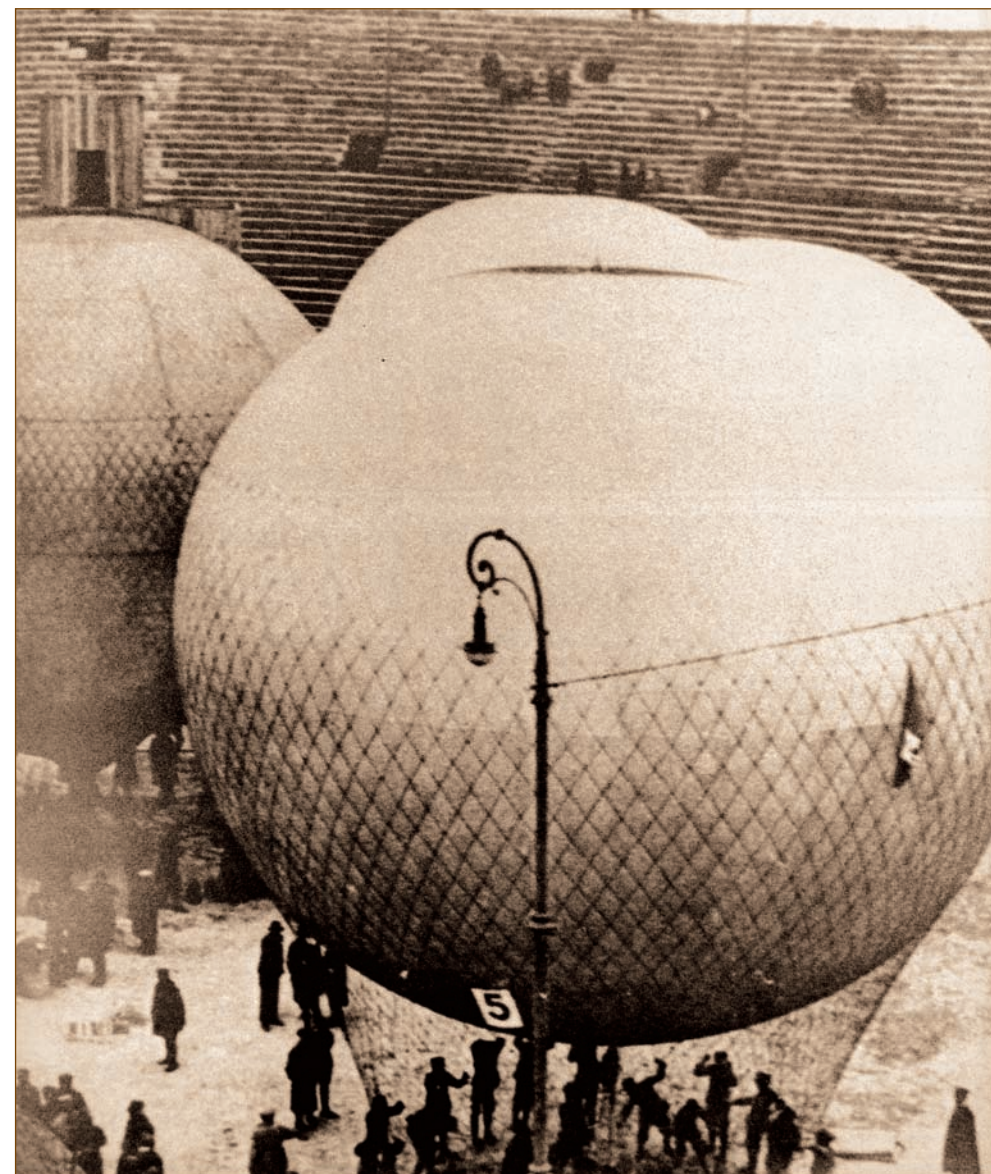
Una persona

		Km.	in ore
9 Dicembre 1909	(Buc-Chartres) . . . H. Farman	75	0.58'
31 Dicembre 1909	(Chartres-Orléans) . H. Farman	109	1.48' 50" 1/2
3 Aprile 1910	(Juvisy-Orléans) . . Dubonnet .	300	
27-28 Aprile 1910	(Londra-Manchester) Paulhan .	300	

VELOCITÀ

		Km.
12 Novembre 1906	(Velocità all'ora) . . Santos Dumont .	41.292
26 Ottobre 1907	(Issy-Les-Moulineaux) . Henri Farman .	52.700

I records omologati dalla Commissione aerea mista sino al 31 Dicembre 1909 sono contrassegnati da *



Scopriamo insieme i te



Di musei dedicati all'automobile ce ne sono tanti. Ma solo in uno c'è il titolare che porta in giro i visitatori raccontando i segreti della sua collezione. Succede a Villafranca di Verona, la città del Museo Nicolis, dove il fondatore accoglie sempre gli appassionati e li conduce con simpatia a scoprire la provenienza, la storia e i restauri necessari per mantenere le auto del museo in perfetta efficienza e farne così uno dei centri d'eccellenza a livello internazionale dell'automobilismo storico. In queste pagine la nostra Rivista propone la prima puntata della visita al Museo in compagnia del suo presidente: Luciano Nicolis.



La "visita guidata" inizia con la Darracq-Phaeton del 1898. Ne avevano costruite tre ed oggi è rimasto solo questo esemplare. Il restauro non è stato volutamente ultimato con la copertura in cuoio per permettere ai visitatori di comprendere la struttura del telaio e l'intero concetto costruttivo, le cinghie a passo variabile e i complessi meccanismi che ne consentivano il funzionamento. Una lastra di vetro posata sullo chassis permette di osservare altri particolari della locomobile, all'epoca molto vicina ad una carrozza. Il Museo Nicolis ha acquistato questo prezioso cimelio a *Retromobile* di Parigi.



L'Ansaldo bianca con parafanghi rossi del 1906, pezzo unico, motorizzata Peugeot, è una rarità del Museo Nicolis perché all'inizio del Novecento la casa genovese realizzava solo imbarcazioni e cannoni. Tant'è vero che lo stemma sul radiatore evidenzia solo ancore e cannoni, senza alcun riferimento agli... 'automobili'. Le commesse militari del 1915-1918 permisero ad Ansaldo di realizzare, dopo il conflitto, una vera e propria fabbrica di automobili, che rimarrà in attività fino al 1930, quando dovette soccombere alla grande crisi del 1929.

esori del Museo Nicolis

(1ª puntata)

MUSEO NICOLIS



All'inizio della storia della motorizzazione, l'automobile non è altro che una carrozza senza cavalli. A imprimere il movimento c'è il motore, ma la tecnica costruttiva dell'abitacolo è sostanzialmente la medesima. La carrozza di Castagna, rigorosamente nera, conviveva con le prime auto motorizzate. Per molti anni, tuttavia, non fu matrimonio sereno perché erano molti i detrattori degli 'automobili' (li chiamavano così!) e quando una di esse avanzava doveva essere preceduta per legge da un araldo con tromba che preavvertiva dell'imminente pericolo...



Sulla Peugeot Tipo 58 del 1904 molte componenti sono in ottone. Era il metallo nobile dell'epoca e doveva essere sempre lucidato. Le prime automobili della Casa francese furono prodotte a partire dal 1890, avevano quattro marce e raggiungevano la velocità di 20 km/h. Il motore era un bicilindrico Daimler, solo in seguito sostituito da un motore Peugeot. Il primo modello ufficiale della Peugeot, denominato Type 2, fu seguito dalla Type 3, assai significativa per la storia dell'automobile in Italia e soprattutto in Veneto, poiché fu acquistata il 2 gennaio 1893 dall'imprenditore Gaetano Rossi di Piovene Rocchette, vicino a Vicenza.



Karl Benz fra il 1886 e il 1888 realizza il celeberrimo 'modello 1' noto anche come velocipede, progettato in tre possibili varianti. Una replica costruita dal museo Mercedes di Breme e rilevata dal Museo Nicolis mostra la struttura di questo triciclo che seguì di qualche anno quello realizzato a Verona dal pioniere Enrico Bernardi, inventore della prima automobile mossa da un motore a scoppio alimentato a benzina. Bernardi inventò la motrice 'Pia' nel 1882. Karl Benz collaudò il velocipede sulle strade di Mannheim insieme a Gotterlieb Benz, suscitando lo stupore della popolazione. Nel Novecento il marchio Daimler Benz diventerà molto famoso...

Scopriamo insieme i te



Questa Bianchi del 1909 era una vettura di gran lusso. Ma negli anni duri della prima guerra mondiale il governo aveva chiesto ai proprietari di consegnarla all'esercito. Per evitare questo sacrificio, i conti Lada di Cremona l'avevano smontata e nascosta, a pezzi, nelle cantine e nelle scuderie della loro villa a Cremona, per salvarla dalla requisizione. Lo stratagemma funzionò. Luciano Nicolis, dopo averla ritrovata in condizioni molto compromesse dal tempo e dall'incuria, ha provveduto a restaurarla a regola d'arte riportandola allo stato d'origine, quale silenziosa testimone di un'epoca lontana.



La Scat Ceirano del 1908 proviene dall'Australia ed è unica al mondo. Fu la prima a disporre di avviamento automatico nell'epoca in cui ancora non c'erano le batterie. Sulla Scat Ceirano, un piccolo compressore eccentrico accumulava l'aria compressa in un apposito serbatoio. Aprendo un rubinetto, l'aria fuoriusciva imprimendo il primo movimento ai pistoni. Prima di adottare questo innovativo sistema, le auto venivano accese con la caratteristica 'Manovella' (che ha poi dato il nome alla rivista dell'Asi) spesso responsabile di parecchi inconvenienti per i pericolosi scatti e 'ritorni' di compressione che procuravano lesioni agli autisti.



La Lancia Beta 20 HP 'Beta' del 1909, gialla e decapottabile, arriva dagli Stati Uniti d'America, dove Luciano Nicolis è riuscito a trovarla. Molti pensano che la prima 'Beta' risalga agli anni Settanta. In realtà la prima 'Beta' è del 1909, quando uscì appunto la Tipo 54, soprannominata 'Beta', caratterizzata dall'adozione del motore monoblocco e da un abbassamento del regime di rotazione, limitato a 1500 giri al minuto. Al Tipo 54 fece seguito, nel 1910, la 20 HP (tipo 55, 'Gamma') e la 20/30 HP (tipo 56, 'Delta') affiancata da un tipo più spinto battezzato 'Didelta'.



La Benz 1914 con cofano martellato e nichelato venne costruita in esemplare unico per il Maharaja dell'India. Questa vettura è stata rilevata dal Museo di Brema da Luciano Nicolis ed è famosa nel mondo collezionistico per l'ottone nichelato lavorato a mano. All'epoca le automobili non erano beni di massa, ma oggetti preziosi che i pochi fortunati proprietari facevano carrozzare e abbellire su misura, secondo il gusto personale, alla stessa stregua di un abito sartoriale. Se poi il proprietario era un personaggio in vista, gli accessori e i materiali impiegati erano ancor più preziosi ed esclusivi.

esori del Museo Nicolis (I^a puntata)

MUSEO NICOLIS



La Diatto 1924 Tipo 20S di colore *bordeaux* con cofano bianco venne realizzata in collaborazione con Ettore Bugatti. Ad impreziosire la storia dell'auto è il particolare che Alfieri Maserati -uno dei fondatori della casa del Tridente- si cimentò in competizioni automobilistiche con un modello simile a questo. Maserati partecipò anche alla progettazione della Diatto 8 cilindri Grand Prix. Le corse su strada erano una vetrina importante per far conoscere le prestazioni. Anche Fiat, Lancia e Alfa parteciparono attivamente alle gare nel primo Novecento. Nel 1927 la Diatto prese parte alla prima Mille Miglia. Cessò la produzione due anni dopo, nel 1929.



La bianca Fiat 501S Super Culasse del 1924 progettata da Eugenio Silvani, robustissima, aveva il propulsore con la testa modificata per la variazione del sistema di distribuzione da valvole laterali a valvole in testa. Teste e cilindri così modificati aumentavano le prestazioni di questa straordinaria vettura di contenuta cilindrata (1460 cc, quattro cilindri) che veniva venduta in scatola di montaggio corredata di tutte le guarnizioni, con le torri, aste e valvole necessari. Le strade dell'epoca erano in terra battuta, con sassi, tronchi e frequenti ostacoli sul selciato. La 501S, alta e robusta, superava ogni imprevisto. Ne vennero realizzati 2614.



La Isotta Fraschini 8AS del 1929 è un "falso cabriolet" ed ha vinto il primo premio al concorso mondiale di eleganza di Parigi. Proprio con un'auto di questo tipo gli attori William Holden e Gloria Swanson interpretarono la celeberrima pellicola di Billy Wylder 'Viale del tramonto' del 1950. Numerosi i particolari di grande raffinatezza contenuti all'interno. Alla morte di Oreste Fraschini, l'azienda passò quindi nelle mani del conte Mazzotti e si pensò ad un accordo con la Ford, ben disposta ad aprire uno stabilimento in Italia. Ma il governo italiano negò l'autorizzazione per il timore che suscitava l'ingresso della forte economia USA nel mercato italiano.



La Lancia Lambda ottava serie, anno 1928, colore blu è davvero uno dei capolavori di Vincenzo Lancia. Questa raffinata vettura famosa nel mondo rappresenta la prima automobile con telaio a struttura portante. Lo schema progettuale accelerò sensibilmente la ricerca e anticipò con le sue innovazioni tecniche gli schemi progettuali della produzione moderna. La Lancia Lambda è stata acquistata da Luciano Nicolis in Argentina, in perfette condizioni, ed è stata premiata a Parigi. Grazie alla sospensione a ruote indipendenti ed alla rigidità della scocca, la tenuta di strada della Lambda risulterà di gran lunga superiore a quella delle altre auto.

I tesori del Museo Nicolis

(1ª puntata)



Alfa Romeo RL 1923. Questa automobile, acquistata nella lontana Australia da Luciano Nicolis, fu concepita nel 1920 aderendo ai dettami della nuova normativa emanata per la Formula 3000 che sarebbe entrata in vigore nelle corse internazionali dal 1921. Sul radiatore, vicino al cofano, un eloquente segno del tempo. Il marchio Alfa Romeo non è circoscritto dall'alloro che comparirà soltanto dopo la conquista del titolo nel 1925. La versione competizione era denominata RLTF e partecipò alla Targa Florio (vincendola nel 1923) con un peso dimezzato rispetto al modello di serie.



L'Alfa Romeo SC 1750 GTC azzurra e blu del 1931, progettata da Vittorio Jano, si presenta come automobile di straordinaria eleganza. La struttura costruttiva delle 1750 che vinsero tre edizioni consecutive della Mille Miglia nelle edizioni del 1928, 1929 e 1930, era molto simile. Questo modello si è aggiudicato il premio *Louis Vuitton Classic Grand Prix d'Elegance* a Parigi, uno dei più ambiti dai collezionisti internazionali. Il grado di finitura di questa auto è davvero straordinario mentre la 8C, usata per correre, era decisamente più spartana ma più performante, come si addice ai purosangue da corsa.



Questa Lancia Astura spider del 1937, quarta serie, 110 cavalli, carrozzeria Colli, ha ispirato il logo del Museo Nicolis. La 'Astura' venne utilizzata da molti piloti in competizioni automobilistiche. Questo modello è appartenuto alla Scuderia Ambrosiana di Milano e venne affidato al fuoriclasse Gigi Villorosi. Proprio con questa automobile Luciano Nicolis ha preso parte a ben undici edizioni della rievocazione della Mille Miglia, più altre tre alle quali hanno partecipato i figli Silvia e Thomas Nicolis. La Astura ha corso anche in gare internazionali, fra cui Jarama e Le Mans, pilotata da Luciano Nicolis, che ha riscosso lusinghiere affermazioni.



La Bugatti tipo 49 del 1931 ha eccezionali cerchi in lega leggera, una vera raffinatezza per l'epoca. Questa Bugatti ha otto cilindri, doppia accensione (due candele ogni cilindro) ed era molto temuta anche nelle competizioni internazionali. Con un modello simile ha corso Louis Chiron, l'asso monegasco, che per molti anni dette il via al Grand Prix di Monaco di Formula 1. Prima di entrare nella collezione Nicolis, questa Bugatti appartenne allo storico dell'automobile Giovanni Lurani. Nota nel mondo collezionistico per assomigliare alla versione *Royale*, questa vettura ha proporzioni meno esigenti e dunque più armonica e fruibile.

Di padre in figlia...

MUSEO NICOLIS



La storia del Museo Nicolis è stata raccontata in una bella intervista da Silvia, 36 anni, figlia del fondatore Luciano, in un ampio *reportage* pubblicato su 'La Repubblica' del 2 marzo 2010, corredato di belle foto, come dimostrano le immagini pubblicate in questa pagina. "Ricordo quando ero bambina, la prima sede della collezione di papà che subito divenne anche la casa comune del Veteran Car Club Bernardi, con tanti amici competenti e preziosi che ci hanno aiutato nella meticolosa ricostruzione storica di molti modelli", ricorda Silvia. Ma come è nata l'idea del museo? Silvia ha raccontato a 'Repubblica' che la "passione si è trasformata in progetto e il progetto si è concretizzato in museo, sempre valorizzando l'eccellenza del made in Italy". Luciano Nicolis, 77 anni, ricorda ancora la sera in cui chiamò tutta

la sua famiglia intorno a un tavolo per illustrare l'idea di un palazzo avveniristico, in cemento e cristalli, che avrebbe richiesto un notevole impegno finanziario. "Solo quando ho visto il loro entusiasmo ho deciso che il progetto avrebbe potuto diventare realtà", racconta con un sorriso. La famiglia Nicolis ha realizzato un prezioso punto di riferimento per la meccanica, la tecnica e la storia della motorizzazione, visitato da studenti, turisti, esperti ed appassionati di tutto il mondo. Dice Silvia: "L'automobile è il manifesto di un'epoca, ogni volta che ne guardo una è come se ammirassi una scultura perché ognuna porta con sé il frutto di esigenze, emozioni ed esperienze diverse che si sono affinate col tempo fino ad arrivare alle automobili contemporanee. In fondo l'auto è lo specchio dell'uomo".



Da una straordinaria collezione privata è nato il museo Nicolis, uno dei più importanti del mondo dell'auto. Al comando, Silvia, la figlia del fondatore. Ecco come lo ha realizzato

La quota rosa dell'auto

DONATELLA CHIAPPINI

Che la passione sia nata lì, in officina, la sera dopo una giornata al lavoro, non c'è alcun dubbio. Un'idea di una Bugatti da lucidare e una chiave inglese passata tra le mani dell'instancabile papà Luciano: Silvia Nicolis, 36 anni di determinazione e sorrisi, è cresciuta così. Con l'auto d'epoca come oggetto dominante, evolutosi in un'attività con cui giocare e un padre ossessivamente dedicato a un hobby che si trasformava in collezionismo. «La domenica» dice - con papà si andava per mercatini di paese, si girava per banchi a caccia di lacson, lampadine, pezzi meccanici. Si cercava per ore. Io ero alle elementari, era un divertimento stare con lui che non vedeva mai. Per me era una passeggiata, niente di più».

Eppure la passione c'era già: una passione infantile, mescolata al fastidio di vivere con la famiglia in un appartamento poco fuori Verona mentre papà aveva già preso una villetta dove "abitavano" le sue vecchie vetture da restaurare e far riprendere «il giardinaggio» e pure la buca - prosegue Silvia Nicolis - per lavorare comodamente sui piani delle automobili, ma noi vivevamo altrove, in un condominio. La villetta era per l'Isotta Fraschini, per le Alfa

77 anni, imprenditore, cortaro, imprenditore veneto. Non solo automobili, ma motociclette, biciclette, aerei, strumenti musicali, macchine da scrivere e fotografie, oggetti curiosi. Con gli anni i «pezzi» del passato sono diventati così tanti da aver avuto sempre più bisogno di spazio. Ora sono mille centinaia, e dal 2000 risiedono in un grande palazzo di vetro e acciaio (6.000 metri quadrati, inteso dalla luce, a Villabanca di Verona).

«Mio padre» - racconta Silvia Nicolis - collezionava per sé, ma con l'idea di far giudicare agli altri i risultati degli sforzi compiuti nel segno della passione. «E così la passione si è trasformata in progetto e poi si è concretizzata nel museo Nicolis dell'Auto, della Tecnica, della Meccanica: eccellenza made in Italy frutto di un

primitissimo impegno, riconosciuto come esempio di Museo-impresa, ovvero istituzione culturale "non convenzionale".

«Era il 1995, il cantiere stava avanzando, io ero totalmente coinvolta nell'opera» - racconta l'imprenditrice, nonché direttrice del "Centro studi di cultura e idee" - come lei stessa definisce il museo - «E' stato allora che ho capito cosa volevo davvero: mi sono proposta come amministratore e ho deciso di concentrare tutte le mie energie.

Avendo viaggiato e studiato abbastanza per essermi fatta un'idea di ciò che poteva essere, di ciò che sarebbe stato. Un museo-polo per il territorio, un agorà in cui il pubblico avrebbe trovato calore, un posto dove sentirsi a casa tra vetture, motori e prodotti dell'ingegno umano. Automobili come quadri che ci arrivano dal passato e raccontano la nostra storia culturale, imprenditoriale, creativa. Un piccolo team al femminile, una determinazione senza tentennamenti, una preparazione tecnica spesso estranea al mondo delle donne: ecco il cocktail rosa che ha scaldato i motori del Nicolis. Basta guardarsi intorno per capire. Capita infatti di vedere, accanto alla Fiat 500 Sport Spider Coda modello impegnata in shooting fotografici per magazine internazionali o scolaresche in gita didattica.

L'officina dell'infanzia di Silvia non c'è più, camminando per le sale di Villabanca si ha la sensazione di immergersi in un paesaggio culturale raro. «La multifunzionalità in fondo è il tratto femminile più marcato e si accompagna alla trasversalità» - e tiene a ribellare lei - «E noi, io e i miei team di collaboratrici, abbiamo deciso di curare i dettagli dell'esposizione, la fruibilità degli spazi, l'atmosfera del museo, la comunicazione perché in questi luoghi non entrino solo esperti del settore o patiti di meccanica. Per me l'automobile è il manifesto di un'epoca, se la guardo è come se guardassi una scultura. E le donne con cui lavoro condividono questo approccio, sono abituate alla flessibilità negli interventi al Nicolis. Qui organizziamo eventi anche mondani, ma abbiamo tanto materiale ed expertise tecniche che nel mondo ci invidia no».

E allora c'è poco da stupirsi se insieme alla partecipazione al Mille Miglia, con suo fratello Thomas, e ai numerosi incarichi i Confindustria, Silvia Nicolis riesce a coniugare la gestione tecnica e creativa dell'impresa auto storica. Perché da queste parti ci sono via «una tonna» di automobili «non aspettare, ma fare». Che l'automobile sia un oggetto nella coppia cromosomica, si sa, ne ha certezza assoluta. «Si trova nell'Uta» - ribadisce ridendo - «Ma con gli uomini lavoro benissimo da sempre. E poi questo dell'auto e dei motori, sia un mondo maschile. E conquistarsi affidabilità e rispetto non è mai facile. Quelli che ho imparato alla fine è che conta sono gli obiettivi, i chiarimenti che si vuole, che fondo è bene concordare con chi ci capita. Il resto è solo questione di meccanica».

L'esposizione di Villabanca è diventata uno dei simboli dell'eccellenza del made in Italy, un'istituzione culturale dove trovano spazio mostre ed eventi



Brescia chiama, Verona risponde

Per il secondo anno consecutivo Verona sarà protagonista della 'Settimana Motoristica Bresciana' che si disputerà il 3, 4 e 5 settembre 2010. Si tratta di una delle più prestigiose rievocazioni storiche per auto e moto costruite prima del 1918, con lo scopo di ricordare importanti manifestazioni che segnarono l'aurora della nostra passione. In particolare, grazie al Musical Watch Veteran Car Club di Brescia, verranno adeguatamente celebrati il Circuito stradale Verona-Mantova-Brescia-Verona che si disputò nel 1899, agli albori dell'automobilismo. Il 14 marzo 1899, centoundici anni fa, fu proprio Verona organizzare la prima grande corsa italiana a carattere internazionale e la quarta in ordine cronologico disputata in Italia preceduta solamente dal cosiddetto «esperimento di corsa di veicoli automotori» sul percorso Torino-Asti-Torino del 29 maggio 1895, dalla Arona-Stresa-Arona del 23 settembre 1897 e dalla Torino-Asti-Alessandria-Torino del 17 luglio 1898. In piazza Bra, prima della grande sfida, le auto vennero esposte sotto il loggiato della Gran Guardia. Fra i concorrenti nomi famosi come Antonio Fraschini (uno dei fondatori della mitica Isotta Fraschini di Milano, contesa da re e imperatori), Ettore Bugatti, Carlo Biscaretti, Giuseppe Ricordi, Lorenzo Ginori. Nel primo fine settimana di settembre quella magica dimensione tornerà a vivere grazie alla rievocazione della corsa, inserita nella «Settimana motoristica bresciana» organizzata dall'Asi

(Auto moto club storico italiano) il Musical Watch Veteran Car Club di Brescia, il Veteran Car Club Bernardi di Villafranca, il Museo Nicolis e il Benaco Auto Classiche di Bardolino. Terra, acqua e aria, i tre elementi della natura, saranno il filo conduttore della grande festa che dal 3 al 5 settembre vedrà protagoniste auto e moto costruite entro il 1918 provenienti da mezza Europa, affiancate da aerei e imbarcazioni d'epoca. Lo scorso anno fra le auto più antiche la Chizzolini del 1897, insieme a Richard, De Dion, Peugeot, Ansaldo, Delahaye, Darracq e molte altre, guidate da collezionisti. Fra i motoscafi d'epoca, Rio Parana, Riva Aquarama, Ariston, Florida, Junior. Nel settore riservato alle moto, sfilarono più di quaranta pezzi rarissimi. Il più antico era il triciclo Perfecta del 1898, seguito dal Rochet del 1900, dal quadriciclo Peugeot del 1901 e ancora Terrot, Indian, Frera, Ariel, Bianchi. Mezzi progettati e costruiti prima della guerra del 1915, sopravvissuti alle tragedie del Novecento, amorevolmente custoditi da generazioni di collezionisti. Anche i passeggeri erano vestiti con indumenti adeguati, come si usa nei più esigenti raduni d'epoca d'Oltremania e soprattutto dotati di uno spirito assai simpatico, quasi modesto, senza pretese e atteggiamenti supponenti come a volte capita invece di trovare in raduni molto meno prestigiosi e qualificati, dove ci sono solo auto vecchie, non antiche e cariche di storia.

**SETTIMANA
MOTORISTICA
BRESCIANA**

**3-4-5 SETTEMBRE 2010
BRESCIA**

RIEVOCAZIONI STORICHE
auto e moto costruite entro il 1918
con aerei e motoscafi d'epoca

- 1899 Circuito Stradale Automobilistico Brescia-Verona
- 1899 Circuito Stradale Motociclistico Brescia-Orzinuovi
- 1904 Settimana Automobilistica di Brescia
- 1909 Primo Volo Internazionale da Montichiari



Un mercatino di ricordi

MUSEO NICOLIS



Nel primo fine settimana di ottobre tornerà a Villafranca la tradizionale Mostra Scambio organizzata dal Veteran Car Club Enrico Bernardi. Si tratta di un simpatico appuntamento al quale tutti gli espositori possono partecipare gratuitamente, con idoneo preavviso agli organizzatori per la predisposizione degli spazi necessari. Spesso collezionare auto e moto d'epoca significa anche accumulare pezzi di ricambio e oggetti

legati alla nostra comune passione che non sempre vengono utilizzati. Molte volte restano ad ammuffire, in un angolo del garage. Ecco allora che lo scambio dà una seconda vita a questi oggetti perché non è detto che quello che per noi è superfluo non sia invece indispensabile a qualche altro collezionista o appassionato. Condividere la passione per i mezzi storici significa 'fare comunione' di esperienze, ricordi, automobili e relativi pezzi di ricambio, senza speculare, ma pretendendo il giusto, per far sì che il volano della nostra bella passione continui a girare con serenità.



Magici Cinquantini, sapore di gioventù

Con il consueto impegno, Angelo Di Leone e Riccardo Quartaroli hanno organizzato il 23 maggio 2010 a Vigasio il terzo raduno "50 Cinquantini". Molti i partecipanti, arrivati da paesi limitrofi, da tutto il Veneto, dalla Lombardia e dall'Emilia Romagna. Erano presenti circa 60 ciclomotori: corsaioli, da strada, da pista, da cross e regolarità. La manifestazione è iniziata alle 8.30 con il raggruppamento davanti al Comune per il tradizionale caffè di benvenuto e qualche ora di esposizione statica, che ha attirato un folto pubblico. Tra i partecipanti, Bruno Faccioli, della Faccioli Racing snc, affermato preparatore di moto racing e cinquantini speciali. I pezzi più prestigiosi erano Itom Sport, Beta Camoscio, Malanca, T.R., Italjet, Bianchi Falco, Guazzoni Matta, Minarelli carenati e non, Sachs, Ancillotti, Ducati, Morini e tanti altri. L'aria si è riempita di emozioni, di rumori e odori del passato, un clima ideale per rivivere i ricordi, le situazioni e le elaborazioni più ardite. Alle 9.30 è scattata la partenza. I partecipanti, accompagnati dai vigili urbani per le vie del paese, hanno poi proseguito fino alla 1ª tappa presso la Baita degli alpini a Vigasio per un gustoso rinfresco. Alle 10.30 il corteo è ripartito alla volta del Museo Nicolis di Villafranca, sede della tecnica e della meccanica, tappa importante per ammirare la storia motoristica italiana ed estera. Tutti i partecipanti sono stati festeggiati da Luciano e Silvia Nicolis. Alle 12.30 partenza per il ristorante La Rocca d'Oro a Nogarole. La manifestazione si è svolta in un clima disteso, senza competizioni. Gli equipaggi hanno presentato i loro pezzi da collezione ed hanno condiviso piacevoli ricordi.



Verona contromano

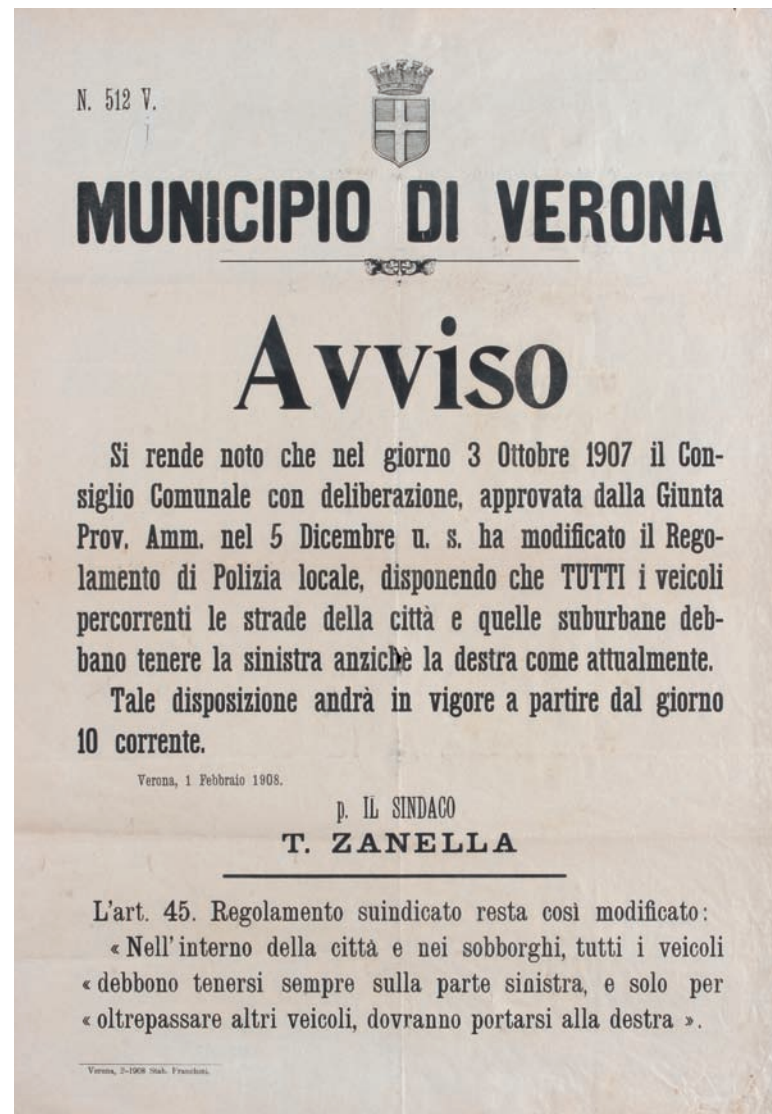
Proprio vero che nella vita tutto cambia. Il documento pubblicato in questa pagina, esposto nelle sale del Museo Nicolis, dimostra che all'inizio del Novecento a Verona si guidava come in Gran Bretagna, tenendo cioè la sinistra. Lo dispose un editto del primo febbraio 1908, firmato dal Sindaco della città. Poi le cose cambiarono nuovamente. E si tornò a tenere la destra. La Svezia è stata l'ultimo paese europeo a convertirsi a questo tipo di guida. L'evento passò alla storia come Dagen H (il Giorno H, in svedese), domenica 3 settembre 1967. La H sta per Högertrafik, la parola svedese per "circolazione a destra".



Le motivazioni del cambiamento erano chiare. Prima di tutto gli stati confinanti con la Svezia tenevano già la destra (inclusa la Norvegia, con la quale la Svezia ha in comune un lungo confine). Inoltre, la maggior parte degli svedesi guidava veicoli con guida a sinistra, che causavano molti incidenti soprattutto nelle strade a più corsie. Nonostante ciò, il cambiamento fu decisamente impopolare: si era già tenuto un referendum dove il cambio di corsia era stato

respinto. Nel 1955 l'83% votò per mantenere la guida a sinistra, ma nel 1963 il Riksdag (Parlamento svedese) approvò la modifica e stabilì la *Statens Högertrafikkommission* (HTK), ossia la 'commissione di stato per la circolazione a destra'. Iniziò anche un programma di educazione della durata di quattro anni, con l'aiuto di psicologi. All'avvicinarsi del Dagen H, le intersezioni stradali vennero dotate di segnali stradali extra, momentaneamente coperti con plastica nera. Il 3 settembre 1967 fu vietato tutto il traffico non essenziale dall'una alle sei del mattino. In alcune città il divieto di circolazione fu più lungo. Le fermate degli autobus dovettero essere ricostruite sul lato opposto della strada e le intersezioni dovettero essere riconfigurate per permettere al traffico di fluirvi. I tram a Stoccolma furono ritirati e sostituiti da autobus. Furono anche acquistati nuovi mezzi con le porte sul lato destro. Altri 8.000 vecchi autobus furono modificati per permettere loro di avere porte su entrambi i lati. Il municipio di Göteborg esportò i suoi autobus con guida a destra nel Pakistan e nel Kenya. Dovettero essere modificate tutte le auto svedesi, anche i modelli con guida a sinistra, soprattutto per aggiustare i fari anteriori, in modo da fare orientare quelli asimmetrici sul lato destro della strada, per evitare di abbagliare gli automobilisti che provenivano in senso opposto. La mattina seguente al Dagen H si verificarono 125 incidenti. Molte persone anziane smisero di guidare perché per loro era troppo difficile imparare ad orientarsi col nuovo sistema.

Gli esperti avevano previsto che il cambiamento avrebbe ridotto i sinistri, perché gli automobilisti avrebbero avuto una visuale migliore della strada. Gli incidenti subirono inizialmente un decremento significativo. Ma tornarono ad assestarsi sulla vecchia media pochi anni dopo.



Il manifesto che ordinava di tenere la sinistra a Verona. A fianco, il traffico svedese impazzì quando, domenica 3 settembre 1967, si tornò a guidare a destra.

Giro d'Italia al Museo

MUSEO NICOLIS



Il messaggio lanciato dal 93° Giro d'Italia, partito da Amsterdam, è stato nel segno della globalizzazione. Ma l'arrivo è stato tutto italiano, nella città più romantica del nostro Paese, Verona. Per gli appassionati delle due ruote e per tutti coloro che il 30 maggio hanno festeggiato il Giro d'Italia nella tappa conclusiva di Verona, il Museo Nicolis di Villafranca ha offerto una retrospettiva sulle biciclette storiche. Al Nicolis, infatti, sono custoditi i preziosi antesignani delle moderne biciclette, come il Celerifero, una sorta di "cavallo a due ruote", chiamato anche "scuoti ossa" attribuito a un certo Monsieur De Sivrac vissuto negli anni della Rivoluzione Francese. Interamente in legno, era costituito da un asse posto a cavallo di due ruote e

veniva spinto puntando i piedi sul terreno! Purtroppo questo antenato della moderna bicicletta all'inizio non consentiva alcuna mobilità alle ruote che erano rigide e impedivano al conduttore di svoltare a destra e a sinistra, di evitare gli ostacoli, di seguire la direzione della strada. Non è difficile immaginare con quali disastrose conseguenze. Ma la storia, come si sa, è costellata di intuizioni folgoranti che vengono successivamente perfezionate da altri. Così, alla invenzione del Celerifero nel 1796 fece seguito, nel 1816, la Draisina, veicolo a due ruote ma con lo sterzo, appositamente costruito per il trasporto personale dall'aristocratico tedesco Karl Christian Ludwig Drais von Sauerbrohn. Drais sosteneva che, sostituendo al cavallo

questa "macchina da corsa" si sarebbero risparmiati i costi della biada, spesso molto elevati. La bizzarria di questa invenzione non impedì alla Draisina di diventare una specie di giocattolo alla moda per i giovani aristocratici del tempo che, non a caso, la ribattezzarono "hobby horse", cavallo da divertimento. Ma il vero salto di qualità, che consacra definitivamente le due ruote come mezzo di trasporto, è siglato da due artigiani francesi, i Michaux, padre e figlio, passati alla storia per avere, per primi, applicato i pedali al biciclo. L'innovazione imprime una formidabile accelerazione al processo tecnologico e consente di realizzare le prime Michaudine, originariamente in legno e, successivamente, sostituite da

mezzi realizzati in ferro forgiato. Tutto è iniziato da lì e gli appassionati che hanno festeggiato a Verona l'arrivo degli eroi del pedale hanno potuto ammirare queste splendide testimonianze. Ma le sorprese, per chi voglia fare una puntata al Museo Nicolis, non sono finite. Oltre alla straordinaria collezione di biciclette (più di cento, dalle origini a quelle appartenute ai grandi campioni) i visitatori possono ammirare centinaia di auto e motociclette storiche, strumenti musicali, macchine fotografiche e per scrivere, oggetti incredibili dell'ingegno umano. Il Nicolis, com'è noto, è a Villafranca, a pochi chilometri da Verona. Impossibile sbagliarsi: sul tetto del Museo sono visibili anche da lontano alcuni aerei pronti al decollo.



13° Trofeo “Nomadi e Motori”

Domenica 6 giugno 2010 si è svolto il 13° Trofeo “Nomadi e Motori”, memorial Giannantonio Bortoletto. Alle ore 8.00 i partecipanti si sono riuniti in piazza Scipioni a Bovolone, cittadina della Bassa veronese famosa per il restauro e la costruzione dei mobili d'arte. Dopo mezz'ora, trentacinque auto di varie tipologie si sono presentate alla partenza per il tradizionale giro turistico culturale che ha interessato il centro storico dell'amenità località. Il corteo era preceduto dalle auto ufficiali della Polizia Municipale. Partecipanti e automobili storiche hanno poi raggiunto il “Parco del Menago”, suggestiva cornice floro-faunistica che si estende su una superficie di trentacinque ettari, oasi naturalistica con animali esotici di vario genere, davvero

un piccolo paradiso di quiete e serenità. A mezzogiorno il trasferimento nel ristorante della Riseria Ferron “Pila Vecia” di Isola della Scala (VR), patria dei risotti. Prima del pranzo sono stati illustrati i sistemi di lavorazione del riso che risalgono agli inizi del 1600. Dopo il banchetto, le premiazioni con il trofeo in memoria di Giannantonio Bortoletto, un nostro indimenticato socio, da tutti ricordato come valido organizzatore di manifestazioni. Il premio è stato aggiudicato all'equipaggio femminile composto da Gabriella Barbeta e figlia su Fiat 1300 del 1970. Il primo premio è invece andato a Luigi Poli su Lancia 2000 HF. Il ricavato della manifestazione è stato destinato all'aiuto di persone diversamente abili.



CALENDARIO 2010

29 agosto 10° RADUNO AUTO E MOTO D'EPOCA "MOTORI D'ALTRI TEMPI" DOSSOBUONO DI VILLAFRANCA (VR)

3-4-5 settembre SETTIMANA MOTORISTICA BRESCIANA

12 settembre 17° RADUNO DI VOLTA MANTOVANA (MN) - AUTO ANTE ANNI 60

12 settembre SALITA DELLE TORRICELLE 9° TROFEO CABIANCA 2° MEMORIAL BEVILACQUA

26 settembre 20° AUTOMOTORADUNO STORICO DI VIGASIO (VR)

2-3 ottobre 3ª MOSTRA SCAMBIO CITTA' DI VILLAFRANCA (VR)

3 ottobre 27° RADUNO AUTO E MOTO D'EPOCA - 17° "CACCIA AL TESORO CITTA' DI MALCESINE" (VR)

10 ottobre 2° RADUNO PASSIONE AUTO, VERONA E DINTORNI

17 ottobre 9° RADUNO SOCIALE "CITTA' DI VILLAFRANCA