



Veteran Car Club Enrico Bernardi

al Museo Nicolis



n°8 - Inverno 2012





Lettera ai Soci

di Luciano Nicolis

E' con grande piacere che presento il nuovo numero della Rivista del nostro 'Veteran Car Club Enrico Bernardi' nell'imminenza delle festività natalizie per le quali porgo a Voi tutti tanti auguri di serenità.

I contenuti del nostro giornale sono ricchi con il servizio d'apertura dedicato alla Fiat 1100 Sport Motto, un carrozziere di Torino che nel 1948 disegnò questa bella barchetta, che corse la Mille Miglia 1948 e 1949. In quegli anni c'erano decine e decine di costruttori, carrozzieri e preparatori che schieravano vetture inedite, talvolta battute a mano su lastre di alluminio, trascorrendo intere notti in gelide officine di periferia perché il sogno della grande gara stimolava entusiasmi ed intuizioni. Troverete anche la cronaca dei nostri raduni, piacevoli momenti di incontro. C'è poi un interessante approfondimento storico su Plinio Codognato, il grande disegna-



tore veronese che negli anni Venti fu l'illustratore preferito dalla Fiat. Sabato 18 febbraio le sedute di omologazione torneranno al Museo Nicolis. Un'altra notizia che ho annunciato il 26 novembre alla presentazione ufficiale della rievocazione storica della Mille Miglia è il ritorno della mia Lancia Astura affidata a Giordano Mozzi, vincitore nel 2011. Mi dicono che anche la nostra 'Squadra Corse Grifo Rosso' ha voglia di mostrare il valore dei suoi piloti. Come vedete, i motivi di interesse non mancano anche dopo la mia rinuncia, per sopraggiunti limiti di età, al mio ruolo di consigliere federale Asi, istituzione dove ho sempre evitato le contestazioni ricordando che in ogni famiglia e in ogni associazione c'è sempre qualcosa che non va, ma il rimedio si ottiene operando per il meglio e per fare questo, nel nostro Club e nell'Asi c'è posto per tutti. Specialmente se gratis.



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

Il Club Enrico Bernardi

PRESIDENTE
VICE PRESIDENTE
CONSIGLIO DIRETTIVO

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
Maurizio Cordioli
Paolo Galiotto
Arcadio Cordioli
Angelo Di Leone
Franco De Boni
Dario Marastoni
Gianni Pellizzoni



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

REVISORI DEI CONTI



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 Bertoncilli - Il referente restauri è Marco Cunegatti, disponibile su richiesta attraverso al Segreteria del Club.



SEGRETARIA

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".
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'immagine di Renè Photo Collection che ritrae Silvia Nicolis su Fiat 1100S Motto al Raduno "Le mitiche Sport a Bassano".

Fiat Motto 1100: “Barchetta” doc



Uno degli ultimi arrivi al Museo Nicolis è la Fiat 1100 Sport Barchetta carrozzata da Rocco Motto di Torino con telaio elaborato da Stanguellini di Modena. Il motore è potenziato grazie anche ad un sofisticato sistema di raffreddamento dell'olio. La 1100 Sport Motto ha partecipato alla Mille Miglia del 1948 con Alessio Pedretti numero di gara 395 e alla Mille Miglia del 1949 con l'equipaggio Guelfi–Repello numero di gara 640. Ha inoltre preso parte a tante altre competizioni in Italia e all'estero. La sua storia risale all'immediato dopoguerra, quando molti piccoli preparatori realizzavano vetture sportive con vari residuati. Nel corredo di questa barchetta c'è ancora il libretto originale. Il suo ultimo proprietario era un medico condotto, che la utilizzava per correre dai suoi pazienti. E c'è chi dice che i malati più sportivi, vedendo arrivare il dottore con una fuoriserie che aveva

partecipato alla Mille Miglia, già sentissero un miglioramento dei sintomi più fastidiosi... L'esemplare in oggetto è stato acquistato da Luciano Nicolis al Salone Retromobile di Parigi nel 2008 e riportato all'antico splendore dopo un minuzioso restauro. Rocco Motto (Rivarossa, 1904-Torino, 1996) già a 16 anni aveva ideato e costruito una scocca metallica senza ossatura in legno e nel 1932 cominciò a lavorare in proprio, aprendo una sua carrozzeria a Torino. Costruiva soprattutto scocche grezze per conto delle principali case automobilistiche dell'epoca, fra cui Pininfarina, Ghia e Lancia. Dopo il conflitto, si specializzò in vetture da competizione realizzate in alluminio: tra il 1946 ed il 1949 firmò i corpi-vettura di alcune Alfa Romeo, Cisitalia e Fiat. Particolarmente con quest'ultima instaurò un rapporto di collaborazione per la realizzazione delle scocche della Fiat 1100 S. La





Fiat Motto 1100:



Alcune foto storiche documentano la partecipazione di Alessio Pedretti alla Mille Miglia del 1948 della Fiat 1100 Sport Motto

sua notorietà andava crescendo anche grazie alle Cisitalia che correvano un po' dappertutto e contribuivano ad alimentare la fama del carrozziere torinese. La notorietà di Motto attraversò anche i confini italiani: sue furono alcune realizzazioni di modelli Talbot-Lago, Renault, Porsche, Jaguar e Delahye. Motto giunse anche negli Stati Uniti dove comparvero alcuni modelli carrozzati dal torinese, come la Cadillac Le Sales del 1953. L'onore di portare in gara la bella Fiat 1100 Sport Motto è toccato lo scorso giugno a Silvia Nicolis che ha partecipato a "Le Mitiche Sport a Bassano". Nata nel 1995, questa bella e apprezzata manifestazione è in realtà una competizione automobilistica dove il cronometro è solo un pretesto. Oltre alla sfilata per le vie di Bassano, c'è un percorso di regolarità che porta le vetture lungo un tragitto dall'indiscutibile fascino paesaggistico. La tre giorni dedicata alle "Mitiche Sport" è anche un'importante occasione turistica: il percorso è ogni anno ricco di sorprese culturali e gastronomiche. Le strade di montagna portano gli equipaggi a contatto con ambienti naturali poco conosciuti ma di grande impatto emozionale. E l'accoglienza nelle località di passaggio o sosta



Le immagini pubblicate in questa documentazione testimoniano l'elevato livello delle auto partecipanti alla competizione "Le Mitiche Sport a Bassano" dove Silvia Nicolis ha presentato la Fiat 1100 Sport Motto

“Barchetta” doc

MUSEO NICOLIS



È sempre entusiasmante con tavole imbandite e i prodotti della nostra terra: formaggi e salumi, vini e grappe, persino la trippa in qualche caso, hanno allietato il palato dei partecipanti. Impossibile resistere alla tentazione di rifare il percorso, in seguito, con amici e parenti per gustare ancora la bellezza dei luoghi, il fascino degli scorci architettonici, la storia delle nostre pietre e i sapori della nostra buona tavola. Sono un centinaio le Biposto Corsa presenti ogni anno all'appuntamento di Bassano. Difficile dire qual è la vettura più bella. Hanno tutte un fascino indiscutibile. E se l'occhio le osserva abbracciandole in gruppo, ben allineate in piazza Libertà, l'effetto è davvero mozzafiato. Erano poche la prima volta, solo 36, ma ora bisogna tenere a freno le richieste di partecipazione. Da considerare l'esclusività della manifestazione alla quale possono iscriversi solo "barchette", rigorosamente sportive e aperte, costruite entro il 1960. Grazie anche alla partecipazione di campioni del passato, Maria Teresa de Filippis in testa, le "Mitiche Sport a Bassano" catturano in ogni edizione migliaia di spettatori e anche l'Asi ha concesso più volte l'ambito riconoscimento "La Manovella d'Oro".





Nel 1920 era veronese l'illu



Quando non c'erano computer, tv color, macchine fotografiche digitali e telecamere portatili le emozioni venivano trasmesse grazie alla fantasia degli artisti. Così, nel primo Novecento, quando la pubblicità si faceva sui muri delle case, uno dei più grandi disegnatori fu il veronese Plinio Codognato, classe 1878, figlio di uno stimato fotografo. A lui è dedicato il bel volume di Federico Martinelli (Plinio Codognato, *l'arte della pubblicità tra Verona, Milano e Torino*, Quinta parete editore) con ricca documentazione a colori che ritrae molte immagini di automobili d'epoca, autentica delizia per il palato dei collezionisti. Fra i più famosi, il manifesto del 1923 intitolato 'Fiat in pista', il più raro dell'azienda torinese, commissionato per celebrare la trionfale annata di corse durante la quale le 804 a sei cilindri di Felice Nazzaro e Pietro Bordino vinsero il Gran Premio di Francia e il Gran Premio d'Italia. Era l'epoca in cui il futurista Marinetti scriveva: "Noi vogliamo inneggiare l'uomo che tiene il volante, la cui asta ideale attraversa la terra, lanciata a corsa, essa pure, sul circuito della sua orbita". Scrive l'autore Federico Martinelli: "Velocità, come ebbrezza continua e meta di vittorie, sono per Plinio elemento distintivo dei numerosi manifesti dedicati ai raduni e alle corse automobilistiche. I risultati più vibranti sono quelli ottenuti nei cartelloni per le gare e le esposizioni di auto, motoscafi e aerei. E' una produzione copiosa, con le stesse caratte-



stratore preferito della Fiat

ristiche presenti per le due e quattro ruote. Protagonisti sono motoscafi dalle linee aerodinamiche che sfrecciano seguiti da linee oblique di velocità, che impennano, che saltano, che escono dall'acqua e fanno acrobazie". Nel libro si sottolinea lo stretto rapporto fra la casa torinese e l'artista veronese, che alle memorie più attente rievoca un'altra amicizia molto stretta, quella fra Giovanni Agnelli ed Enrico Bernardi. La collaborazione fra Codognato e Fiat durò per oltre vent'anni, periodo in cui creò non solo manifesti pubblicitari, ma anche la prima rivista aziendale d'Italia. Fiat è infatti la prima azienda ad attuare una comunicazione integrata di manifesti, dépliant, cartoline, inserzioni sulle riviste, cataloghi, adesivi, locandine e persino uno spartito musicale. La rivista 'Fiat' nasce nel 1913. Diciassette anni prima, nel 1896, l'artista diciannovenne era già allievo dell'Accademia Cignaroli che lascia dopo tre anni perché, nonostante primeggi nei corsi d'anatomia, alla pittura classica preferisce la *nouvelle vague* francese e la corrente inglese che introducono l'arte pubblicitaria, strettamente legata alle trasformazioni sociali dell'epoca, il cinematografo, l'automobile, la luce elettrica. Codognato venne ricordato anche nel 1985 con una mostra alla Gran Guardia e un catalogo di Nino Cenni. I soggetti preferiti del grande illustratore veronese erano la moglie e la figlia. L'epoca di fine Ottocento (gli anni in cui Codognato





MUSEO NICOLIS



aveva la forza vitale dei vent'anni) venne talvolta rappresentata come un tempo romantico ma lento, quasi pigro. In realtà nulla era più dinamico della Verona *fin de siècle*. Enrico Bernardi inventa la prima automobile con motore a scoppio alimentato a benzina e nel 1899 proprio a Verona parte la prima corsa automobilistica internazionale (Verona-Brescia-Mantova-Verona) dove trionferanno personaggi destinati a diventare molto famosi: Ettore Bugatti e Giovanni Agnelli. In città poi, la funesta piena dell'Adige del settembre 1882 aveva messo alle strette gli amministratori che si trovarono con argini del fiume da edificare e l'intera rete dell'acqua potabile da realizzare. Tutto questo mentre la luce elettrica si diffondeva e i progetti dei primi tramway venivano presi in considerazione per mandare finalmente in pensione l'omnibus a cavalli. Intanto, nei grandi spazi di Porta Nuova (la stazione ancora non c'era) gli aviatori si misuravano in concorsi di richiamo europeo e a Basso Acquar sorgeva la prima centrale idroelettrica grazie al Canale Camuzzoni. Questa la Verona in cui Codognato si formava. Dinamica, laboriosa, curiosa di futuro, appena addolcita dalla magica ricetta del pandoro di Domenico Melegatti che, proprio in quell'epoca, sfornava le sue delizie in corso Porta Borsari. L'artista scaligero disegna i manifesti della Fiera Cavalli e della stagione lirica in Arena, vince numero-



si premi e, fatalmente, viene attratto dalla calamita di Milano, quella che molti chiamano “la città più città d'Italia”, dove tutto gira più in fretta. Il Novecento vede Codognato già all'opera nel capoluogo lombardo. Nel suo piccolo appartamento si danno raduno personaggi come Renato Simoni, Arnaldo Fraccaroli (futuro inviato del Corriere), il commediografo Giovanni Cenzato. Presto diventa il “cantore della velocità”. Celebre il suo disegno per la corsa automobilistica Parma-Poggio di Berceto, ma anche per il Circuito del Mugello e di Cremona, la Fiat (Codognato si trasferirà a Torino), la Talbot, la Frera. “Plinio era un lavoratore instancabile”, scrive Martinelli, “che conduceva una vita molto sobria tra la famiglia e il lavoro. La sua produzione cartellonistica è monumentale, più di 1500 opere” riferite a tutti i prodotti che entrano nelle case degli italiani. Colori intensi, stile accattivante e poi quel movimento, quel senso dinamico-motorio che ispirerà correnti artistiche e legioni di imitatori. Sembra di sentirlo il rumore di quei bolidi rossi. Sembra di vederla l'espressione dei piloti che buca la grafica dei manifesti e trasmette il sapore di un'epoca. Un mondo magico, forse a volte favolistico com'è sempre la pubblicità, di cui la morte precoce, avvenuta nel 1940, poco prima delle immani sciagure della guerra, gli impedirà di veder la fine.





Successo di squadra alla



La squadra Corse Grifo Rosso ha conquistato un brillante successo alla Coppa d'Oro delle Dolomiti di Cortina, celebre gara riservata alle auto storiche che ha richiamato ben 184 partecipanti provenienti da tutta Europa. Per la scuderia scaligera (braccio operativo sul fronte agonistico del Veteran Car Club Enrico Bernardi) era la prima uscita ufficiale. Sono stati dodici gli equipaggi schierati con auto di grande calibro storico come Bugatti, Aston Martin, Jaguar, Veritas, Healey Silverstone, Triumph, Ferrari, Alfa Romeo. L'onore del podio è toccato all'equipaggio Bonfante-Morellato, ma tutti i veronesi si sono distinti con Scuro-Simeoni, Galiotto-Galiotto, Consolo-Sanson, Fumanelli-Simonato, Vittoni-Vittoni, Ciocca-

Cabianca, Ciocca-Monti, Mion-Mion, Zanni-Campagnola, Fiegl-Filippini e Baruffaldi-Baruffaldi. Nell'arco di brevissimo tempo, dal 1947 al 1956, questa corsa diventò una leggenda. Probabilmente per le sue difficoltà, gli ampi tratti su strade sterrate che la rendevano simile ad una lunga prova speciale dei moderni *rally*, ma anche per le sue radici storiche molto profonde. L'autorizzazione alla chiusura del percorso venne siglata, all'epoca, da un giovane sottosegretario di nome Giulio Andreotti. Il tracciato prevedeva la partenza da Cortina, poi su verso il Passo Falzarego, la Valle Agordina, Arabba, Passo Pordoi, la Val di Fassa, Passo Rolle, San Martino di Castrozza, Fiera di Primiero, Feltre, Belluno,

Coppa d'Oro di Cortina



Longarone, Pieve di Cadore, Auronzo, Misurina, Cimabanche, Cortina. L'iniziativa ebbe successo e richiamò a Cortina personaggi famosi come il Nobel per la letteratura Ernest Hemingway. Giulio Cabianca, campione veronese, si affermò più volte, sempre con vetture meno potenti degli avversari, ma agili e scattanti, le Osca. "E' stata una rievocazione molto impegnativa che ha richiesto attenzione e concentrazione per 500 chilometri su strade di montagna con vetture di oltre mezzo secolo fa", ha detto Alberto Scuro, presidente Grifo Rosso, che pochi giorni dopo ha partecipato anche al 'Raduno tricolore' organizzato dall'Asi (Automotoclub storico italiano). Da tre città d'Italia (Verona, Torino e Marsala) sono partite auto d'epoca

bianche, rosse e verdi, in omaggio al tricolore nel 150° anniversario dell'Unità d'Italia. Con differenti percorsi attraverso strade statali e regionali, il 23 settembre gli equipaggi si sono ritrovati a Castel Volturno raggiungendo poi Teano sede dello storico incontro tra Vittorio Emanuele II° e Garibaldi che "consegnò" al Re il sud Italia Borbonico, con la frase "Saluto il primo Re d'Italia" o "Salute al Re d'Italia", dipende dagli storici. Il mondo dei collezionisti è una realtà imponente. A Verona e provincia sono oltre seimila le auto e le moto catalogate. Con il Rally del Tricolore l'Asi ha dimostrato come la conservazione del patrimonio storico sia diffusa in tutto il Paese, unendo i collezionisti nel nome della comune passione.





L'appuntamento con...



Anche quest'anno, domenica 10 settembre, è tornato l'appuntamento con "C'era una Volta", il bel raduno turistico organizzato da Auro Mantovani con partenza dalla bella cittadina di Volta Mantovana e riservato alle vetture prodotte prima del 1960. Quest'anno la manifestazione era intitolata 'Raid dei Castelli' ed espressamente dedicata al centocinquantenario dell'Unità d'Italia, ragion per cui tutto l'itinerario è stato disegnato seguendo le tappe fondamentali del nostro eroico Risorgimento. Fra le auto al nastro di partenza, di buon mattino, c'erano una bella Fiat 508 Spider, Lancia Aprilia, Aurelia, Flaminia ed una nutrita rappresentanza del 'Made in England' con Jaguar, Austin Healey, MG e un agguerrito squadrone di Triumph anni

Cinquanta nelle configurazione TR2 Long Door, TR3 e TR3A. La manifestazione ha preso avvio nel cuore di Volta Mantovana, in piazza XX Settembre, dove c'era una delegazione di autorità e perfino il comandante della Polizia municipale che ha portato il saluto ufficiale del comune lombardo. A tutti è stata offerta una gustosa colazione a base di strudel, quasi a ricordare, con rispettosa ironia, uno dei dolci preferiti dagli Austriaci, sconfitti proprio qui, nelle battaglie della seconda metà dell'Ottocento, dal coraggio tricolore. Dopo una passerella nel centro storico il corteo ha raggiunto Villa Mirra di Cavriana dove soggiornarono Napoleone III ed altri famosi statisti. La carovana si è poi spostata a Solferino con una visita alla Torre che si



C'era una Volta



affaccia sul lago di Garda, addolcito dai colori autunnali. Molto apprezzata anche la successiva tappa a Pozzolengo con visita al suggestivo castello. La bellezza e l'intensità del paesaggio, che si alternava sui morbidi saliscendi delle colline moreniche, ha impreziosito questo piacevole appuntamento dove anche i rilievi, appena accennati, erano bastevoli per accendere morbidi sogni e delicate fantasie. Anche le tappe erano frequenti, in modo da non appesantire la guida e non affaticare i motori. Insomma una regia ben studiata. Nella quale ben vedremmo per l'edizione 2012 -già in programma per domenica 9 settembre- l'inserimento di una citazione sportiva, già scolpita nella memoria di tutti gli appassionati e certamente meritevole di un approfondimento storico. Perché proprio da queste parti, sulla sta-

tale che collega Goito a Guidizzolo, si erge fra gli alti cipressi, in località Corte Colomba, il monumento che ricorda Alfonso De Portago e Edmund Gunnar Nelson, davanti al quale molti di noi transitano frettolosamente ma che meriterebbe almeno una sosta ed una riflessione sugli anni delle grandi corse su strada, come certamente fu la Mille Miglia, volano di mai sopite emozioni. Il rientro a Volta è avvenuto puntualmente intorno alle 13. Poi tutti alle Scuderie del Castello di Gonzaga che furono in più occasioni il quartier generale dei Savoia. Nel pomeriggio ultima tappa e premiazioni alle Cantine Reali, a degno coronamento di un ... raduno regale che in ogni centro e in tutte le località attraversate ha sempre suscitato la festosa accoglienza del pubblico e degli appassionati.





Una giornata di storia e cultura



BUONA LA PRIMA

Successo per il convegno organizzato a Bologna dalla Commissione Cultura, presieduta da Alfieri Maserati. L'evoluzione stilistica e tecnologica dei veicoli a cavallo della Seconda guerra mondiale trattata da 8 relatori

Un tema specifico e interessante, un ritmo rapido e incisivo, otto relatori preparati: buoni determinati il successo del convegno organizzato dall'Asi presso il Museo del Patrimonio Industriale di Bologna venerdì 30 settembre.

La sala era gremita per questo primo appuntamento di divulgazione storico-tecnica, tenuto dalla Commissione Cultura, che ha visto impegnato in prima persona il suo presidente, Alfieri Maserati.

Il titolo del convegno era: "Dinamiche dell'automobile e della motocicletta nel periodo che corre fra gli anni immediatamente precedenti la Seconda guerra mondiale, o cioè il 1938-1939, e gli anni seguenti la guerra, fino al 1950-51".

Un tema che ha consentito ai relatori di spacciare tre modi cupi della storia, divulgando una serie di argomenti su

temi storici, tutti legati al mondo del motorismo. In poco più di 2 ore i relatori hanno illustrato un periodo storico difficile, ma ricco di idee e determinazioni nell'evoluzione delle motorizzazioni, delle automobili e degli autoveicoli. Un convegno snello, che ha permesso a molti di partecipare. Nella sala allenta per l'occasione è stato necessario aggiungere sedili, grazie all'attenzione di molti ospiti di grande cultura, presso fra tutti il direttore di Quattroruote Carlo Cavicchi.

La serata è iniziata con i saluti della dottoressa Maria Gradi a nome del Museo del Patrimonio Industriale. Poi Roberto Luin ha evidenziato l'importanza di questo evento, il primo di una serie che si auspica saranno altre serate e altre manifestazioni organizzate dall'Asi.

Il presidente della Commissione Cultura ha quindi introdotto i singoli lavori.

La sala del Museo del Patrimonio Industriale fu il luogo gremito di relatori e ospiti. Alfieri Maserati a destra.

il docente universitario Luigi Papa ha trasmesso le emozioni del Novecento con il suo intervento intitolato 'C'è dell'altro nell'aria'. Aldo Scaccianoce, storico di architettura, ha parlato di evoluzione stilistica e il giornalista Rai Enzo Buscemi della Jeep, leggenda a quattro ruote. A Roberto Valentini (caporedattore de La Manovella) è spettato l'approfondimento sui modelli francesi, di cui è esperto ed appassionato. Apprezzato dal folto pubblico (fra cui anche il direttore di Quattroruote Carlo Cavicchi) il contributo del nostro socio Danilo Castellarin che ha proposto filmati delle competizioni dagli anni Trenta agli anni Cinquanta con interessanti profili sui piloti dalle lunghe gioventù, fra i quali Nuvolari, Farina, Fagioli, Fangio, Villorosi, Bonetto, Bracco e molti altri.

Benvenuto, Raduno Tricolore

MUSEO NICOLIS



Centoventi auto Asi hanno percorso oltre 2000 chilometri per celebrare il 150° dell'Unità del Paese. Fra queste anche la verde Jaguar XK del veronese Alberto Scuro. Le auto bianche rosse e verdi partite da Torino, Verona e Marsala si sono ritrovate il 24 settembre a Teano, per ricordare l'incontro tra Garibaldi e il Re Vittorio Emanuele II°, in occasione del quale, l'Eroe dei due Mondi, "consegnava" al Re di Sardegna il sud Italia e lo proclamava sul campo Re d'Italia. L'Asi, in occasione dei 150 anni dell'Unità del Paese, ha voluto organizzare questo "pellegrinaggio" che ha seguito i cammini storici del Risorgimento. Il "grup-

po Torino" è partito dal Castello del Valentino, per toccare poi località quali Montebello, Reggio Emilia, città del Tricolore, Firenze seconda Capitale del Regno e Roma.

Il "gruppo Verona" ha attraversato le zone di battaglie decisive, prima fra tutte quella di San Martino e Solferino, per poi riunirsi a Firenze ai "torinesi". Il "gruppo Marsala" ha toccato tutte le località che hanno contrassegnato il vittorioso cammino dei "Mille" dalle prime battaglie, sino a quella decisiva sul Volturno, che appunto precede l'incontro di Teano. Questo tributo dei collezionisti Asi è anche un segno della coesione e della comunità d'intenti

che caratterizza il movimento, strutturato in Italia su 259 Club federati e che conta oltre 175.000 tesserati. La partecipazione è stata qualificata e non solo nazionale, con vetture ben preparate, tra le quali spiccavano per anzianità, due Lancia Lambda, una Alfa Romeo 1750, una La Salle Cadillac del '27 e numerose vetture degli anni '50. Il dato è particolarmente significativo, se si pensa che alla fine il percorso è stato di oltre 2000 chilometri. Da segnalare la presenza dei mezzi storici dell'Esercito e dei Carabinieri provenienti dai rispettivi Musei. Per tutta la manifestazione i vari gruppi sono stati scortati da Carabinieri motociclisti.

Relativamente alle difficoltà economiche che incontrano i Musei delle Armi, Roberto Loi, Presidente Asi, ha assicurato che la Federazione è pronta ad intervenire finanziariamente al fine di assicurare il mantenimento in efficienza di questi veicoli protagonisti della nostra storia a partire dal loro primo utilizzo nella guerra di Libia del 1911. L'incontro a Teano è stato entusiasmante per tutti i partecipanti, con la cittadina mobilitata e le piazze colorate dai tanti tricolori delle automobili in passerella. In Municipio è stata posizionata la targa in bronzo dono dell'Asi che raffigura lo storico incontro del 26 ottobre 1860.



Fine stagione col sorriso



A volte le prove speciali con i cronometri diventano appuntamenti più temuti che graditi. Non è andata così domenica 23 ottobre quando il Veteran Car Club Bernardi ha organizzato una bella passeggiata sociale partendo dal Museo Nicolis e raggiungendo la Valpolicella dove, nel cortile di un'antica villa nobiliare, sede delle Cantine Sartori, i numerosi partecipanti hanno potuto misurarsi nelle simpatiche "Prove a ocio" organizzate per l'occasione. Si trattava, in buona sostanza, di avvicinarsi ad ostacoli o percorrere distanze molto limitate senza l'ausilio di cronografi o cronometri, né manuali né elettronici. L'unica cosa che davvero contava, come detto, era il ... colpo d'occhio. In pratica ha vinto chi si è avvicinato di più -approssimando il tiro- alle distanze che di volta in volta i commissari impartivano con ferrea severità (si fa per dire). Le risate non sono mancate e questa atmosfera rilassata ha contribuito a distendere gli

so fra Villafranca e Negrar

MUSEO NICOLIS



animi favorendo un clima piacevole per tutta la giornata. Dopo la partenza dal Museo Nicolis e la trasferta fino a Negrar, il corteo di auto d'epoca è tornato verso Villafranca attraverso un gradevole itinerario ed ha raggiunto un simpatico agriturismo a Santa Lucia ai Monti. Al momento delle premiazioni non sono mancati i riconoscimenti per tutti i partecipanti ma i premi più importanti sono stati assegnati a Ivano Nodari che, pur al volante di una monumentale auto americana, una Lincoln Continental MkV, è riuscito ad avvicinarsi di più alle direttive impartite nelle "Prove a ocio". Sottovoce qualcuno ha sussurrato che, forse, le auto americane erano dotate di sensori acustici che avvertivano il conduttore dell'ostacolo, ma non vogliamo credere a queste ipotesi maliziose. Altri vincitori sono risultati Pietro Frigo su Fiat 1100 E del 1954 e Nicola Frigo Fiat Ghia 1500 Coupè 1960, una vera vittoria di famiglia...





L'Asi al Salone Auto e



C'era anche Luciano Olivieri, vice presidente del nostro Club, nello stand Asi di Padova, dove è stata presentata una Lancia Lambda 8° serie del 1929 carrozzata da Maytorn & Son, copertura Weymann, in uno stato di "conservazione" così come il collezionista l'ha acquistata in Gran Bretagna. Questa "vernice", per certi versi innovativa e un po' provocatoria, vuole esteriorizzare quella che è da sempre la filosofia Asi in questo ambito e intende proporre ai collezionisti un indirizzo di "conservazione" evitando restauri eccessivi, inutili e costosi che portano a "snaturare" l'essenza stessa dell'oggetto. Vicino alla Lancia c'era una moto Della Ferrera 350 super sport "bitubo" e un Motom 48 del 1947 quando Falchetto collaborava

con il Costruttore torinese. Grande attenzione anche per le novità librarie che vanno ad arricchire la già consistente biblioteca della Federazione che ha preso le mosse nel 2008, con il primo volume della collana "I maestri del Design e della Progettazione" dedicato a Franco Scaglione, libro esaurito da tempo e del quale a Padova è stata proposta la ristampa. Nel frattempo l'offerta Asi si è via via arricchita di ben nove libri che hanno incontrato il grande interesse degli appassionati. L'attività editoriale della Federazione, svolta attraverso l'Asi Service, intende rendere nota l'opera di personaggi a volte dimenticati, che hanno scritto la storia dello sviluppo tecnologico delle due e delle quattro ruote, di attività industriali e di eventi

Un lungo viaggio



Per arrivare a Padova una delle trasferte più lunghe se l'è sobbarcata l'Associazione Auto e Moto d'epoca Sardegna di Cagliari che conta 1700 iscritti e 4000 mezzi, presieduta da Angelo Melis. Il direttivo del club ha posato per noi a bordo di un'anziana Fiat 509 del 1924 ritrovata da un demolitore. "L'isolamento della Sardegna favorisce il ritrovamento di pezzi rari", sostiene Gigi Manieri. E racconta un aneddoto gustoso: "Nel 1903 arrivò al porto di Cagliari, sbarcata da una nave, una Vermorel, destinata a una nota famiglia di possidenti agricoli che ancora la custodisce gelosamente. Il guaio è che nessuno sapeva come avviarla e guidarla. Così la macchina venne trainata a destinazione da una pariglia di buoi ...". L'ultima volta l'hanno messa in moto a Carbonia, nel 1983.

"Le auto d'epoca n



Nello stand Asi faceva bella mostra di sé una Lancia Lambda 8° serie del 1929 proveniente dall'Inghilterra e carrozzata da Maytorn & Son.

La prestigiosa vettura era esposta così come il collezionista l'ha trovata, ossia in uno stato di "conservazione" decisamente ... avanzato. "Molti privilegiano i restauri maniacali

Moto d'epoca di Padova

MUSEO NICOLIS



sportivi oggi dimenticati. Al Salone di Padova sono stati presentati i due nuovi volumi:

1) Anneliese Abarth, *Carlo Abarth, La mia vita con il geniale costruttore d'auto*

La vedova del grande tecnico viennese racconta i suoi anni accanto a quest'uomo, che nell'ambito delle due e quattro ruote ha percorso tutte le strade. Fu infatti pilota, designer, grande tecnico motorista, costruttore di auto e di famosissimi accessori, creando un marchio che ancora oggi porta il suo nome nel mondo, sul cofano delle versioni sportive delle vetture Fiat.

2) Stefano Falchetto, *Falchetto Planner e Designer*

Il volume contiene il primo saggio completo sull'opera di Battista Giovanni Falchetto, col-

laboratore ed amico di Vincenzo Lancia, presso la casa di Borgo San Paolo, poi interrotta dal secondo conflitto mondiale e infine ripresa in Lancia, anche come stilista, dal 1953 dopo il meno conosciuto apporto, quale progettista, presso la casa costruttrice dei motocicli Motom. Determinante la narrazione, che riporta passi originali e inediti del diario paterno, del figlio Stefano, basata su ricordi personali e testimonianze storiche. L'introduzione è di Roberto Loi Presidente dell'Asi.

Per l'acquisto dei volumi rivolgersi a:

ASI Service srl, tel 011/8198130

asiservice@open.legalmail.it



on sono caramelle”

che privano l'auto dell'originalità e trasformano le vetture in lucide caramelle”, ha detto Roberto Loi, presidente Asi, aggiungendo che “la filosofia del vero collezionista dovrebbe invece privilegiare il più rigoroso indirizzo conservativo perchè l'automobile, come ogni altra opera d'arte e dell'ingegno, non deve celare il tempo che l'ha resa preziosa”.

Durante la kermesse padovana lo stand Asi ha accolto migliaia di appassionati diventando il punto di incontro e di riferimento di tutta la manifestazione per collezionisti, piloti, restauratori, appassionati. A dimostrazione del crescente prestigio conquistato dalla nostra Associazione.

Immagini per ricordare





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 quarta puntata della visita al Museo in compagnia del suo presidente: Luciano Nicolis. A fianco, alcune foto ritraggono la prima sede della collezione, in via Genova, dove solo pochi amici erano ammessi. Uno dei più cari era Saro Rolandi (foto in bianconero), storico dell'automobile, uno dei fondatori dell'Asi e ricercatore documentato sulla vita del pioniere Enrico Bernardi. Altre foto documentano l'inossidabile dinamismo di Luciano Nicolis che, oltre alle auto, alle moto e alle bici, è uno appassionato di aerei. Tanto da salire al posto dell' "osservatore" sul sediliolo delle Freccie Tricolori e di un jet militare T53. "Al momento del decollo", racconta, "mia moglie Renate era preoccupata, ma il pilota l'ha tranquillizzata dicendole che era come volare su un aereo di linea...". Se lo dice lui...



sori del Museo Nicolis

(IV^a puntata)

MUSEO NICOLIS



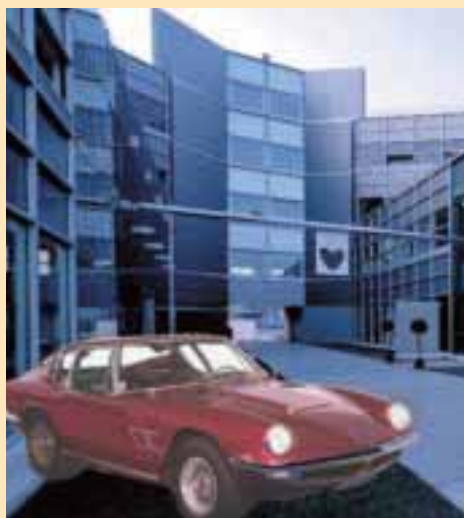
Scopriamo insieme i te



Fiat 125 Samantha Vignale. Sono parecchie le auto con nomi di donna, "Samantha" è certamente una delle meno note. Realizzata da Vignale su autotelaio Fiat "125", fu presentata al Salone di Torino 1967: era una coupé 4-5 posti, originale nel frontale a forma lenticolare, presa d'aria sotto il paraurti e fanali retrattili. Pur non avendo suscitato particolare ammirazione, entrò in produzione: la base meccanica era quella della "125" normale, con motore "1608" da 90 CV. Il prezzo di listino era di 1.800.000 lire (contro 1.300.000 della "125" berlina) e l'elevato importo non giovò. Il centinaio di esemplari prodotti fino al 1971 finirono in buona parte in Francia e in Inghilterra. In Italia ci sono ancora una ventina di "Samantha". Una di queste, con appena 30 mila chilometri, è conservata al Museo Nicolis.



Lancia Ardea. Venne presentata in un'epoca storica decisamente sfortunata. Correva l'anno 1939 e già apparivano all'orizzonte i primi bagliori di guerra. Alla vettura venne dato il nome "Ardea", corrispondente a quello di un'antichissima città laziale, situata a sud di Pomezia. Anche se l'idea di una automobile di piccola cilindrata -da affiancare all'Aprilia- germogliò nella mente di Vincenzo Lancia, il primo vagito di quella che poi sarà l'Ardea si può identificare in un brevetto del 1937 per "una nuova distribuzione a valvole in testa inclinate, comandate da un solo albero di distribuzione azionato da una catena silenziosa". Con Ardea, la Lancia ripeté il successo della sorella maggiore Aprilia, già accolta con favore da pubblico e critica.



Maserati Mistral. Nel 1963 è davvero decisivo il salto stilistico di questa vettura rispetto ai modelli precedenti della casa del Tridente. Il merito dell'evoluzione (coda tronca, muso spiovente, forte riduzione cx dinamico) si deve alla carrozzeria Frua alla quale la Maserati commissiona l'abito per un autotelaio motorizzato nell'ultima versione (dal 1968 in poi) con il collaudato propulsore sei cilindri in linea di quattro litri capace di sviluppare oltre 250 cavalli per una velocità di circa 250 orari. Ma prima vennero proposte anche motorizzazioni inferiori, rispettivamente di 3500 e 3700 cc. Il marcato cambiamento della linea fu subito apprezzato dal pubblico, tant'è vero che nel periodo di produzione di questo bel modello (1963-1970) vennero venduti 827 esemplari, cifra ragguardevole per questo segmento.



Lancia Rally 037. Presentata nel 1982 al 59° Salone dell'automobile di Torino, la 037 era un quattro cilindri di due litri a motore centrale in grado di erogare 200 cavalli grazie a un compressore Volumex. Frutto di una *joint-venture* che coinvolse il Gruppo Fiat, con Lancia ed Abarth già nell'orbita di influenza torinese, questa vettura fu fortemente sostenuta dall'allora direttore sportivo Cesare Fiorio ed ebbe il non facile compito di sostituire la gloriosa Fiat 131 che aveva raccolto numerosi successi (e che a sua volta aveva imposto, per meri fini commerciali, la soppressione della Stratos). La 037 vinse il titolo mondiale del 1983. Fu l'ultima auto a 2 ruote motrici a vincere questo alloro. Fra i piloti che colsero importanti affermazioni con la Lancia 037, livrea Martini, il tedesco Walter Rohrl.

sori del Museo Nicolis

(IV^a puntata)

MUSEO NICOLIS



Rolls Royce Camargue. Questa elegante vettura britannica venne prodotta dal 1975 al 1986. La carrozzeria è coupé, firmata Pininfarina. L'ordine di studiare il progetto arrivò alla casa di design italiana nel 1969, che in pochi mesi elaborò il progetto definitivo. Ma la vettura entrò in produzione solo sei anni dopo a causa delle forti titubanze a presentare un'auto molto costosa e appariscente in un momento sociale molto teso, com'erano appunto gli anni Settanta. Questa auto, grazie alle due porte, alleggerisce la maestosità delle berline britanniche, a volte un po' sovrabbondanti. Il motore è un 6750 cc ad otto cilindri capace di produrre 255 cavalli. La Camargue (nome di una fascinosa regione del Sud della Francia) venne prodotta in 434 esemplari.



Maserati Indy. Bisognava ricordare il doppio successo conquistato nel 1939 e 1940 da Wilbur Shaw alla 500 Miglia di Indianapolis su Maserati, unica Casa italiana ad imporsi nella famosa corsa americana. Fino ad allora solo un'altra casa europea era riuscita a contrastare le auto americane in casa loro: la Peugeot, nel 1914. Per ricordare quella celebre vittoria la Maserati presentò il modello 'Indy' al Salone di Torino del 1968, ventinove anni dopo l'impresa di Shaw. La carrozzeria (che si ispirava non poco alla Mistral di Frua) era firmata Vignale. Anche per questo modello le motorizzazioni aumentarono progressivamente nel corso degli anni: 4136 cc. nel 1968, 4700 cc. nel 1970 e 4900 cc. nel 1973, davvero una bella sfida agli anni duri dell'austerità e della crisi petrolifera del Kippur.



Fiat 1100 Sport Zanussi. Snella e scattante come uno scoiattolo, questa rossa "barchetta" venne presentata nel 1951, epoca nella quale le sport erano protagoniste nelle gare su strada e in circuito, spesso con motorizzazioni diverse e intercambiabili. Fioravante Zanussi era nato a Pordenone ed aveva iniziato negli anni Trenta ad elaborare automobili per sé e per alcuni clienti. Questa simpatica vettura ha conosciuto molti cuori. Il primo motore fu infatti un'Alfa Romeo, poi toccò a un Bmw e solo verso la metà degli anni Cinquanta si arrivò alla determinazione, dopo averne migliorato l'aerodinamica e la carrozzeria, di motorizzarla con un più pacioso Fiat 1100. I successivi aggiornamenti si allineavano alle diverse prescrizioni regolamentari cercando di cogliere i massimi rendimenti.



Fiat 1100E Castagna. Questo elegante modello realizzato dal 1949 al 1953 e firmato Castagna era caratterizzato da un singolare sistema 'Vistotal' che consentiva l'eliminazione dei montanti a fianco del parabrezza aumentando, di fatto, la visibilità. Da notare che, in sintonia con l'ispirazione concettuale del progetto, il volante è realizzato in materiale plastico trasparente. Il motore è un quattro cilindri Fiat che sviluppa meno di 40 cavalli ma permette di raggiungere, grazie al leggero peso della carrozzeria, la velocità dei 115 orari, all'epoca significativa. La Carrozzeria Castagna di Milano divenne famosa nella prima metà del Novecento per aver carrozzato vetture famose come la Isotta Fraschini 8AS, pure esposta al Museo Nicolis.



Notizie utili per

Nuova assicurazione

E' stata stipulata un'interessante convenzione con le Assicurazioni ERGO, riservata ai soci del Veteran Car Club Bernardi a partire da gennaio 2012. Trattasi di una polizza assicurativa estremamente conveniente: Guida libera, autoveicoli a partire da 20 anni di anzianità con iscrizione obbligatoria all'Asi ed al Club. Massimali 10.000.000 di euro, garanzia ricorso terzi da incendio. I costi sono: 70 euro primo mezzo se auto, 60 euro se moto, i successivi 20 euro cadauno. La stipula della polizza potrà avvenire presso il Club in due pomeriggi al mese da concordare alla presenza dell'agente assicurativo. Per ulteriori informazioni contattare la Segreteria del Club negli orari precisati a pagina 2.

Superbollo

Con riferimento alla addizionale erariale sulle tasse automobilistiche (superbollo) relative ad autovetture e autoveicoli di potenza superiore a 250 KW (sottoposta ad ulteriori valutazioni e/o integrazioni dal Governo Monti) il presidente Asi avvocato Roberto Loi ha precisato in una circolare inviata ai Club federati che "l'addizionale erariale non risulta dovuta nei casi in cui il veicolo possa fruire del regime di esenzione dal pagamaneto della tassa automobilistica". La nota precisa anche che "trovano applicazione anche ai fini dell'addizionale erariale le esenzioni dal pagamento delle tasse automobilistiche disposte dall'articolo 63 della legge 21 novembre 2000, n°342, per i veicoli storici". Anche in relazione a detti veicoli non risulta dunque dovuta l'addizionale erariale.

Certificazioni

Attestato di datazione e storicità

Attestato di datazione e storicità (ad esclusione delle macchine agricole ed industriali, imbarcazioni ed aerei)
Documento contenente la datazione e gli estremi identificativi del veicolo.

Viene rilasciato *ad probationem* su domanda compilata dal proprietario del veicolo che deve certificare con propria firma le informazioni indicate nel modulo di richiesta, ai sensi dell'art. 63 commi 2 e 3 della Legge 342/2000, a tutti i veicoli costruiti da oltre venti anni – compresi quelli con impianto GPL - purché dotati di:

- carrozzeria, telaistica e/o allestimento conforme all'originale o legittimato;
- motore tecnicamente dello stesso tipo montato in origine dal costruttore ovvero annotato sui documenti del veicolo
- interni /selleria decorosi.

Consente di ottenere - se ritenuto idoneo dalle Compagnie di Assicurazione - il particolare trattamento assicurativo in materia. E' inoltre utilizzabile per le pratiche di sdoganamento previo esame del veicolo.

Certificato d'Identità (Omologazione)

Documento di riconoscimento riguardante i veicoli costruiti da oltre venti anni, contenente la fotografia, la datazione, gli estremi identificativi, la descrizione dello stato di conservazione o dell'avvenuto restauro, la classificazione nonché l'annotazione delle eventuali difformità dallo stato d'origine riscontrate, secondo le norme del Codice Tecnico Internazionale FIVA vigente e, se necessario, la sintesi della storia del veicolo. Viene concesso in uso al tesserato insieme ad una targa metallica corrispondente al documento. A richiesta, potranno essere rilasciati, contestualmente al Certificato d'Identità (Omologazione) anche la Carta d'Identità FIVA, l'Attestato di datazione e storicità e la Certificazione sostitutiva delle caratteristiche tecniche. Consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario nazionale ASI ed il particolare trattamento assicurativo.

Certificato di rilevanza storica

Questo nuovo documento sostituisce il "certificato delle caratteristiche tecniche". Viene richiesto, ai sensi del D.M. 17/12/2009, per reimmatricolare i veicoli storici. La modulistica per richiederlo è disponibile presso tutti i club federati.

Carta d'Identità FIVA

Documento di riconoscimento del veicolo contenente la fotografia, la datazione, gli estremi identificativi, la classificazione nonché l'annotazione delle eventuali difformità dallo stato d'origine riscontrate, secondo le norme del Codice Tecnico Internazionale FIVA vigente e, se necessario, la sintesi della storia del veicolo. Viene emesso ai sensi degli artt. 3 (Classifications Technique des vehicules) e 6 (Carte d'Identite FIVA) del Codice Tecnico Internazionale vigente e concesso in uso al tesserato. 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 ai veicoli immatricolati nei paesi esteri. E' valido dieci anni e deve essere rinnovato al momento dell'eventuale cambio di proprietà del veicolo. Viene rilasciato a tutti i veicoli che abbiano compiuto 30 anni dalla data di costruzione.

Può essere rilasciata a persona residente in Italia in possesso di un veicolo senza targa oppure a persona non residente in Italia, ma in possesso di un veicolo immatricolato in Italia.

i Soci del Club



Iscrizioni e Commissari

Iscrizione

Prima di richiedere l'iscrizione all'Asi dell'auto o della moto è indispensabile contattare il Commissario di settore per fargli visionare il mezzo. E' ovviamente necessaria l'iscrizione al Club che costa 150 euro (anno solare) e 120 euro per il rinnovo annuale e per chi ha meno di trent'anni. I soci familiari pagano 65 euro, gli aderenti 25 euro. Informazioni presso la Segreteria secondo gli orari precisati a pag. 2. La quota non può essere rimborsata e può essere pagata secondo 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 (formula consigliata per i rinnovi).
- Conto corrente postale n. 4143395 tramite bollettino intestato a Veteran Car Club Bernardi.

Commissari Tecnici Veteran Car Club Bernardi

Auto: Commissario Giorgio Cristofoli, tel 045/6661054 (dopo ore 20), presente in Segreteria ogni primo mercoledì del mese dalle 15 alle 18.30 e la sera della riunione sociale. Vicecommissario Giovanni Portioli 335/8341912 (fino alle 18).

Moto: Commissario Maurizio Cordioli 347/4642621 (dopo le 18), visione dei mezzi il primo mercoledì di ogni mese (dopo le 18.30). Vicecommissario Lamberto Pagliaro 347/5767484 (dopo le 18)

Mezzi Agricoli: Commissario Claudio Zumerle 340/3558469

Dati Club di appartenenza: Veteran Car Club Bernardi, sigla 33, cap 37069 Villafranca Verona

Attestazione di storicità

Sono cambiati i moduli per la richiesta di attestazione di storicità per auto e moto.

Il Commissario tecnico auto è disponibile ad effettuare la visita a domicilio del socio per la visione del veicolo dietro rimborso delle spese di viaggio in segreteria. Per informazioni contattare il club.

Il Codice della strada

Art.60 del Codice della Strada Motoveicoli e autoveicoli d'epoca e di interesse storico e collezionistico

1. Sono considerati appartenenti alla categoria di veicoli con caratteristiche atipiche i motoveicoli e gli autoveicoli d'epoca, nonché i motoveicoli e gli autoveicoli di interesse storico e collezionistico.

2. Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal P.R.A. perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del D.T.T.

3. I veicoli d'epoca sono soggetti alle seguenti disposizioni:

a. la loro circolazione può essere consentita soltanto in occasione di apposite manifestazioni o raduni autorizzati, limitatamente all'ambito della località e degli itinerari di svolgimento delle manifestazioni o raduni. All'uopo i veicoli, per poter circolare, devono essere provvisti di una particolare autorizzazione rilasciata dal competente ufficio del D.T.T. nella cui circoscrizione è compresa la località sede della manifestazione o del raduno ed al quale sia stato preventivamente presentato, da parte dell'ente organizzatore, l'elenco particolareggiato dei veicoli partecipanti. Nella autorizzazione sono indicati la validità della stessa, i percorsi stabiliti e la velocità massima consentita in relazione alla garanzia di sicurezza offerta dal tipo di veicolo;

b. il trasferimento di proprietà degli stessi deve essere comunicato al D.T.T., per l'aggiornamento dell'elenco di cui al comma 2.

4. Rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: ASI, Storico Lancia, Italiano FIAT, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI.

5. I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento.

Chiunque circola con veicoli d'epoca senza l'autorizzazione prevista dal comma 3, ovvero con veicoli di cui al comma 5 sprovvisti dei requisiti previsti per questo tipo di veicoli dal regolamento, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da ?68,25 a ?275,10 se si tratta di autoveicoli, o da euro 33,60 a euro 137,55 se si tratta di motoveicoli.



Motorshow a Bologna



C'era anche il nostro Club al Motor Show di Bologna di dicembre, insieme ad una cinquantina di vetture doc nello stand Asi, la federazione che raggruppa 261 Club di collezionisti. L'esposizione copriva più di un secolo di storia motoristica, partendo dalle auto che si definiscono *ancêtres*, quelle che segnano l'inizio dell'automobilismo. In queste sezioni spiccava per la sua anzianità una De Dion Buton del 1899 e un'altra francese, la Georges Richard del 1905. Molto interessante l'inglese Standard Modello Unico del 1906, prodotta da un costruttore che già allora utilizzava componenti "standard" per ridurre i costi. La più antica italiana era una Fiat Ansaldo Brevetti del 1908. Seguivano, cronologicamente, una Ford T e una Cadillac del 1910 e due Fiat, tipo 2 e tipo 0, insieme ad una Hupmobile 38 del 1914

e ad una Dodge del 1916. Una sezione della rassegna era dedicata alle auto che hanno contribuito alla motorizzazione di massa quali la Fiat 600 e 500 e la Mini. Tra le auto di lusso due Alfa Romeo, una 8 C 2300 Monza e una 6C 2500 SS. Ampio spazio hanno trovato le auto sportive, dalla Fiat 1100 Ala d'Oro, alla Ferrari 500 TRC, che affiancavano la favolosa Alfa Romeo 158, la formula 1 vincitrice nel 1950 del primo campionato del mondo della categoria, con al volante Nino Farina. Il 'Veteran Car Club Enrico Bernardi' ha visto accettate alcune vetture della 'Squadra Corse Grifo Rosso', fra le quali una Jaguar E e una Ford Mustang. Venendo alle auto che hanno fatto la storia dei rally, c'erano Renault 5 Turbo, Lancia Stratos, Lancia 037, Delta S4.

Automotoretrò a Torino



Dal 10 al 12 febbraio a Torino si terrà Automotoretrò, la rassegna torinese dei motori che quest'anno taglia il traguardo delle trenta edizioni e diventa manifestazione internazionale. La Regione Piemonte ha concesso l'ambito riconoscimento, tenendo conto, che anche di fronte a numeri crescenti di espositori e pubblico, Automotoretrò non è venuta meno a quei criteri informativi che gli organizzatori si erano prefissi già nel lontano 1983. Inoltre negli ultimi anni si è costantemente rafforzata la presenza di espositori e visitatori stranieri. La rassegna torinese infatti, ha sempre saputo mantenere quelle caratteristiche di giusto *mix* tra cultura, attenzione alla storia e *business*, che ne fanno un momento d'incontro unico, nel panorama nazionale.

Confermata la data di febbraio perchè è questo il momento in cui si programmano acquisti e restauri e la possibilità di entrare in rapporto con i fornitori. Anche questa considerazione di tipo squisitamente commerciale ha riconosciuto ad Automotoretrò un alto livello di soddisfazione da parte degli operatori di tutti i settori merceologici. Negli ultimi due anni, quale ampliamento dell'orizzonte aziendale è nato Automotoracing, il salone delle attività sportive. Nello stesso mese un altro spettacolo da non perdere sarà il Mercatino di automodelli e autogiocattoli d'epoca che si terrà alla Fiera di Verona domenica 19 febbraio dalle ore 10 alle ore 16 ad ingresso gratuito e di cui parliamo più diffusamente a pagina 32.

Tutti in cerca del...tesoro

MUSEO NICOLIS



Domenica 2 ottobre 2011 si è svolto a Malcesine il 28° raduno 'Auto e moto d'epoca' con abbinata la 18° edizione della 'Caccia al tesoro' in una splendida giornata di sole. Il ritrovo in piazza Statuto ha visto un notevole assembramento di auto e moto storiche con un numeroso pubblico di turisti attratti dall'evento. E' seguita una gustosa colazione per gli equipaggi e poi la partenza per un giro turistico sul lago di Garda con due motoscafi d'altura. Al rientro è partita la caccia al tesoro su un tragitto di 17 chilometri, con un percorso turistico panoramico, costeggiando il lago di Garda. In località Val di Monte si è svolto il pranzo e sono stati consegna-

ti i riconoscimenti. Il rientro è avvenuto in piazza Statuto dove si sono svolte le premiazioni di 70 auto e 20 moto. I mezzi più significativi erano un'Ansaldo del 1928, numerose Alfa Romeo tra cui spiccava una 1900 TI pluriblasata in quanto ha partecipato alla Corsa in salita sulle Torricelle, alla Mille Miglia ed altre gare di rilievo. Hanno inoltre partecipato una Citroen DS cabrio ed altre vetture della casa Fiat, dalle Topolino alle vetture sportive degli anni '60. Tra le moto segnaliamo un rarissimo esemplare di Sumbeam con sidecar degli anni '20 ed una prestigiosa Laverda 75 vincitrice di una Gran Fondo Milano-Taranto.

Pedalando sul Garda



In una meravigliosa giornata di ottobre si è svolta a Malcesine la prima edizione del raduno per biciclette storiche denominata "La Gardesana". La manifestazione ha visto parcheggiate al Palazzo dei Capitani 62 mezzi rigorosamente d'epoca che spaziavano dalla fine dell'Ottocento fino agli anni Sessanta. Gli equipaggi dei primi mezzi storici avevano i vestiti d'epoca. La partenza è avvenuta alle 10.30 direzione Torbole - Riva del Garda e ritorno per un percorso di 52 km con 7 km di strada bianca. Tra i partecipanti Giuliano Calore detentore di tredici primati mondiali conquistati sulla bicicletta, presente il vincitore del Giro d'Italia per bici storiche e numerosi campioni del passato.



a cura di Franco De Boni e Arcadio Cordoli



Omologazioni Asi il 18 febbraio



Gli esami non finiscono mai, diceva Eduardo. Nemmeno per le auto d'epoca dei collezionisti veronesi che sabato 18 febbraio si presenteranno davanti ai commissari dell'Asi (Automoto club storico italiano) per verificare la regolarità del restauro delle loro Ferrari, Maserati, Triumph, MG, Rolls Royce, Jaguar e tante altre ancora. Perché non basta comperare l'oggetto del desiderio. Bisogna riportarlo allo stato d'origine a regola d'arte, stanziando cifre che spesso superano il valore della stessa automobile. I commissari nazionali Asi, autentici 'guru' della storia a quattro ruote, aguzzeranno gli occhi e controlleranno carrozzerie, tappezzerie, verniciature, guarnizioni, colori, marmitte, cristalli e tante altre cose ancora. Solo i più diligenti saranno promossi. E otterranno la sospirata targa che attesta l'originalità, meglio ancora la conservazione. Come tanti ragazzi all'esame di maturità, dalle otto del mattino, i collezionisti si presenteranno con le loro auto tirate a lucido e in fila ordinata al Museo Nicolis cercando di soddisfare i commissari. Ce la farò? Cosa mi chiederà? Si vedrà quel difetto sulla fiancata? E la bolla di ruggine che continua ad affiorare sotto la porta come l'eruzione dell'Etna? Qualcuno allunga un adesivo per celare il difetto. No, meglio di no, se il tecnico scopre l'inganno, magari s'arrabbia e mi boccia. Debolezze di chi ha percorso mezzo secolo sulla strada.

Per tutti, l'incoraggiamento di Luciano Nicolis, presidente del Veteran Car Club

Bernardi: "La differenza fra le automobili degli anni Cinquanta e Sessanta e quelle contemporanee è semplicissima: su quelle guidava l'uomo, sulle vetture moderne guida invece l'elettronica e l'autista purtroppo è un accessorio".

Per gli appassionati, in ogni caso, il sogno proibito resta la caccia al tesoro, ossia il ritrovamento di un'auto rara e preziosa dimenticata nel fienile di campagna. Anni fa, una signora presente agli esami annuali iniziò a chiacchierare ricordando una Lancia Kappa che, chissà come chissà perché, giaceva nell'oblio delle scuderie di una villa nobiliare. Molti collezionisti sorrisero increduli, con l'aria indifferente. Ma qualcuno si defilò dal gruppo e alla chetichella andò a chiedere il dove, il come e il quando per arrivare primo. Durante gli esami comunque, anche se per una giornata soltanto, le auto d'epoca con l'abito tirato a festa godranno un'insperata condizione di democrazia. Tutte uguali davanti ai giudici dell'Asi. Tutte con le stesse paure.

Non come in autostrada quando, anni Sessanta e dintorni, le popolari Fiat dovevano cedere il passo alle muscolose Ferrari e Jaguar che sopraggiungevano a duecento orari, in un'epoca in cui non esistevano limiti. Agli esami saranno tutte timorose di un verdetto negativo. Ricordiamo che le domande per essere ammessi alla seduta di omologazione dovranno essere presentate alla Segreteria del Club entro il 30 dicembre 2011.

Un albergo a quattro ruote

MUSEO NICOLIS



Un hotel in grado di soddisfare anche l'automobilista più ricercato e appassionato. A Stoccarda, in Germania, si può scegliere se dormire in una Morris Minor o in un'officina. Situato in una parte del vecchio aeroporto di Böblingen ha una *suite* su tre livelli all'interno dell'ex torre di controllo. L'albergo a quattro stelle (www.v8hotel.de) mette a disposizione dei "guidatori" 34 camere e il tema dei motori è presente ovunque, dalla *reception* al ristorante. Per sognare ad occhi aperti però ci sono Cadillac e auto di lusso parcheggiate in una stazione di ser-

vizio della *Route 66* (vedere riquadro in questa stessa pagina) oppure in un auto-lavaggio. E per i più romantici c'è sempre la possibilità di dormire in un *drive-in* sotto il cielo stellato. Fra le proposte dell'originale albergo, anche la Mercedes cabriolet bianca (foto a lato) trasformata in letto matrimoniale. Il passo decisivo è però convincere la vostra compagna di viaggio a seguirvi in questo hotel dove la passione per le automobili supera davvero ogni fantasia. Chissà quali sogni potranno suscitare ai fortunati ospiti le vetture che ambientano le stanze...



Route 66: la magica strada degli Stati Uniti

La Route 66, paesaggio americano che ispira una stanza dell'originale albergo di Böblingen, è una *highway* (strada a carattere nazionale) statunitense. Fu una delle prime arterie federali. Venne aperta al traffico l'11 novembre 1926, anche se fino all'anno seguente non furono installati tutti i cartelli indicatori. Originariamente collegava Chicago alla spiaggia di Santa Monica attraverso gli stati Illinois, Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, Nuovo Messico, Arizona e California. La distanza complessiva era di 3.755 km (2.347 miglia). La Route 66 fu una strada usata per la migrazione verso Ovest e supportò l'economia delle comunità attraverso le quali passava. Le popolazioni prosperarono per la crescente popolarità della strada, ed alcune di queste combatterono per tenerla in vita dopo la nascita del nuovo *Interstate Highway System*. La US Route 66 fu ufficialmente rimossa dal sistema delle autostrade nel 1985 ed oggi sopravvive con il nome di "Historic Route 66".





Trent'anni di passione



Fra i soci del Veteran Car Club Bernardini con una grande passione sportiva c'è Paolo Galiotto, 47 anni, che insieme al fratello Giorgio, 49, ha trasformato la taverna del suo negozio di Villafranca in un salotto dedicato al motorismo. Qui riposa nei mesi più freddi la rossa Healey Silverstone in compagnia di alcune belle moto d'epoca ed autogiocattolo. Proprio quest'anno Paolo Galiotto ha festeggiato i suoi primi trent'anni di amore per il collezionismo di auto storiche. "Ho iniziato a 18 anni acquistando una Fiat 1100 E del 1951", racconta lui stesso, "incrementando poi la mia piccola raccolta con una 508C 1100, una Jaguar E Coupè, un'Alfa Romeo Duetto e diverse moto, fra cui Bimota e Ducati SP4". Non c'era solo la passione del restauro -Galiotto ama il lavoro d'officina e, quando può, lascia gioielli ed orologi per infilarsi la tuta

da meccanico- ma anche quella delle corse. "Ho corso per molti anni in kart ed ho partecipato al campionato Porsche Carrera Cup e ad alcuni test in Formula 3", spiega il nostro socio, la cui creatività gli ha fatto progettare (e brevettare) anche un geniale sistema di raffreddamento ad acqua per la Vespa. Il colpo di 'lucida follia' arriva nel 1992 quando vende in blocco la sua collezione per acquistare una vettura importante, una barchetta italiana anni Cinquanta. "Il guaio è che le quotazioni salivano più velocemente della mia capacità di risparmio, ragion per cui ho lasciato perdere", commenta con un sorriso. Non per questo ha gettato la spugna ed oggi è felice possessore di due Healey Silverstone (ha partecipato a Mille Miglia, Gran Premio Nuvolari e Coppa d'Oro delle Dolomiti) e di una 'Attila' Sport Prototipo Can Am in fase di restauro.



Mercatino a Villafranca

MUSEO NICOLIS



Anche quest'anno è tornata la mostra scambio di Villafranca nel primo weekend di ottobre. Registrata una positiva accoglienza sia di pubblico sia di espositori, entrambi in un aumento del 10 per cento rispetto all'edizione 2010. Le giornate sono state splendide e i costi invariati tanto per gli espositori (costo zero) quanto per i visitatori (5 euro). Agli organizzatori del Veteran Car Club Bernardi ha fatto piacere la visita della signora Ada Ruzza, vedova di Adriano Bresaola, uno dei nostri soci fondatori. Ad accoglierla ci ha pensato il presidente Luciano Nicolis. La manifestazione ottobre ha premiato l'impegno di Arcadio Cordioli, Giorgio Cristofoli, Giovanni Portioli e Giovanni e Riccardo Quartaroli. L'appuntamento è per il prossimo anno, sempre nel primo fine settimana di ottobre.



Calendario manifestazioni 2012

19 febbraio	54 ^a Mostra-mercato automodelli - Fiera di Verona
25-26 febbraio	Salita delle Torricelle - 11° Trofeo Giulio Cabianca
15 aprile	"Dai castelli di Montecchio al cuore di Giulietta"
29 aprile	11° Raduno moto d'epoca "A spasso con...Bernardi"
20 maggio	5° Raduno "50cinquantini"
27 maggio	5° Raid del Garda
3 giugno	15° Trofeo "Nomadi e Motori"
17 giugno	16 ^a Rievocazione storica "Stallavena-Bosco"
26 agosto	12° Raduno auto e moto d'epoca "Motori d'altri tempi"
9 settembre	19° Raduno club auto e moto di una "Volta"
23 settembre	22° Automotoraduno storico di Vigasio
6-7 ottobre	Mostra scambio Città di Villafranca
7 ottobre	29° Raduno e Caccia al Tesoro a Malcesine
14-21 ottobre	Raduno sociale Veteran Car Club Bernardi
21 ottobre	La Gardesana per bici d'epoca
11 novembre	Coppa Lessinia
8 dicembre	Ardita Veneta per bici d'epoca

Automodelli e autogiocattolo in una mostra-mercato

Domenica 19 Febbraio i collezionisti di auto mobili potranno ritrovare i modelli delle loro vetture alla 54esima Mostra-Mercato organizzata alla Fiera di Verona, con ingresso gratis dalle 10 alle 16. In mostra ci saranno automodelli antichi e nuovi, autogiocattolo, auto a pedali, auto elettriche, garages, ma anche cavalli a dondolo, bambole, trenini, navi, aeroplani, piccoli dirigibili, soldatini di piombo e tutto il fantasioso campionario del

gioco del Novecento. Prevista anche la partecipazione di collezionisti italiani e stranieri con Ferrari e Maserati in miniatura. E ancora teatrini, marionette, pupazzi, giostre, automi. La mostra-mercato durerà solo la giornata di domenica. All'appuntamento con la manifestazione scaligera arriveranno appassionati con le valigie e i bauli carichi di giocattoli e modellini costruiti in Europa dalla fine dell'Ottocento agli anni Sessanta.



Motori d'altri tempi

Ha segnato un nuovo record la tradizionale manifestazione "Motori d'altri tempi" organizzata a Dossobuono il 28 agosto 2011. Ben 309 i veicoli iscritti, di cui 147 auto e 162 moto. Alla buona riuscita della manifestazione hanno contribuito più di 600 persone. Un'apposita struttura coperta ha permesso di alloggiare le vetture. Durante la manifestazione è stato reso omaggio al 150° anniversario dell'Unità d'Italia. Celebrato anche il 100° anniversario della gloriosa casa motociclistica Benelli, degnamente rappresentata da molti motocicli intervenuti al raduno. Registrato un grande successo di pubblico, appassionati e competenti collezionisti

Concorso d'eleganza

Sergio Baruffaldi su Aurelia B50 della "Grifo Rosso" è stato premiato nel Concorso d'Elenganza Barone Alberto Franchetti organizzato domenica 25 Settembre dalla Scuderia Tricolore di Reggio Emilia e dedicato quest'anno al 125° anniversario di Mercedes-Benz. In una cornice d'altri tempi, accompagnate dalle musiche di Alberto Franchetti, sono state esposte oltre 40 vetture uniche, tra cui la Locomobile a vapore del 1900, la Ferrari 340 Mille Miglia, che nel 1953 vinse la leggendaria corsa guidata dal Conte Giannino Marzotto, la Jaguar XK150 di Grace Kelly.