



Veteran Car Club Enrico Bernardi

al Museo Nicolis

MUSEO NICOLIS
DELL'AUTO - DELLA TECNICA - DELLA MECCANICA

n°9 - Estate 2012





Lettera ai Soci

di Silvia Nicolis

Desidero ringraziare tutti voi e il vostro grandissimo calore da parte mia, da parte della mia famiglia e anche da parte di Luciano. Ringrazio in particolare Dio che mi ha dato un padre straordinario che è stato per me un maestro di vita, è stato il mio migliore amico e mi ha dato gli insegnamenti e gli strumenti per vivere, mi ha trasmesso il valore del coraggio, della forza, del sacrificio e del lavoro. E' stato spesso un padre severo e questo mi ha permesso di stare con i piedi per terra ed apprendere tutto quello che mi poteva dare. Lo ringrazio anche per l'infinito amore e perché mi ha fatto sognare. Voglio condividere con voi un pensiero a me caro di Sant'Agostino che dice: "Le parole insegnano, gli esempi trascinano". Ora, senza di lui, sarà un po' più triste per tutti gli appassionati e gli amici di Luciano e del Museo vivere la passione per le auto storiche. Ci mancheranno la sua accoglienza positiva e bonaria, le sue battute a sorpresa, i suoi consigli. Penso che il modo migliore di interpretare il suo desiderio sia dare continuità al suo cammino, seguendo la scia che aveva tracciato in



tanti anni di dedizione. Ogni giorno molte famiglie subiscono lutti profondi e dolorosi, senza però avere la fortuna e la possibilità di tornare nella casa comune dalla quale germogliò la passione di chi non c'è più. La nostra "casa comune" è il Museo. E' quello, per i Soci del 'Veteran Car Club Bernardi' e per tutti gli appassionati, il luogo che Luciano edificò come simbolo e centro di aggregazione. Papà si accendeva di entusiasmo per le auto d'epoca, come capita a noi tutti. Dunque il modo migliore per onorare la sua memoria è amare le cose che amava lui, frequentare i suoi luoghi, il museo primo fra tutti, diffonderne la

conoscenza, stimolare il dibattito, il confronto, la cultura e la storia come testimonianze dell'ingegno umano nella promozione dell'auto, della moto e di tutto lo sviluppo della tecnica che si affermò nel corso del Novecento. Penso sia questo -oltre al ricordo intimo e personale, e dunque privatissimo, che ciascuno di noi si porta nel cuore- il più bel modo per ricordare insieme la figura e l'opera del mio grande papà.

conoscenza, stimolare il dibattito, il confronto, la cultura e la storia come testimonianze dell'ingegno umano nella promozione dell'auto, della moto e di tutto lo sviluppo della tecnica che si affermò nel corso del Novecento. Penso sia questo -oltre al ricordo intimo e personale, e dunque privatissimo, che ciascuno di noi si porta nel cuore- il più bel modo per ricordare insieme la figura e l'opera del mio grande papà.



Da sinistra, 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
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 SPORTIVO
TESORIERI



REVISORI DEI CONTI



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

MERCOLEDI' 20 GIUGNO NEL 'SEGNO DELLA CONTINUITA'

Mercoledì 20 giugno alle ore 20,30 nella sala riunioni del Museo Nicolis è convocata l'Assemblea Straordinaria per l'elezione del Presidente. Le candidature dovranno essere presentate entro il 2 giugno. Il Consiglio Direttivo ha ritenuto opportuno chiedere

a Silvia Nicolis, figlia del compianto Presidente Luciano, di candidarsi a tale incarico al fine di portare a termine nel modo migliore il mandato. Invitiamo vivamente tutti i soci a non mancare a questo importante appuntamento.

ORARI, TELEFONI, FAX, E-MAIL DELLA 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". 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, Giordano Mozzi e Stefania Biacca su Lancia Astura alla Mille Miglia 2012. Foto Danilo Castellarin

Una Maserati alla Casa di Ferrari

MUSEO NICOLIS



“Mio padre vendette la casa paterna per acquistare la sua prima auto da corsa”. Lo ha detto il figlio Piero Ferrari all’inaugurazione del Museo Casa Enzo Ferrari di Modena, lo scorso 10 marzo, realizzando così un doveroso tributo della città al grande costruttore emiliano. Qui l’automobilismo sportivo viene raccontato attraverso personaggi, luoghi e competizioni simbolo: dal Circuito di Modena all’Aerodromo e alla Mille Miglia, da Scaglietti, Fantuzzi, Stanguellini a Maserati, Pagani, De Tomaso fino all’Alfa Romeo. Il nuovo complesso museale sorge sull’antica casa in cui nacque Enzo Ferrari nel 1898, affittata ai fondatori del museo dagli attuali proprietari, che non sentono ragioni di venderla. Il corpo abitativo originale è stato conservato insieme all’officina e si è fuso con il nuovo edificio dal design avveniristico: un “cofano” in alluminio giallo, il colore della città di Modena e il colore scelto da Enzo Ferrari come sfondo del Cavallino, il marchio dell’azienda che porta il suo nome. Molti i documenti storici, gli oggetti ed i contributi audio-video inediti che impongono una visita degli appassionati. Alla inaugurazione della mostra “Le Origini del Mito”, il primo allestimento della nuova Casa Museo, il Museo Nicolis ha partecipato con la Maserati A6 1500 del 1947, anno in cui venne presentato il prototipo al Salone di Ginevra. La vettura



Una delle ultime uscite ufficiali di Luciano Nicolis è avvenuta all’inaugurazione del Museo Casa Enzo Ferrari di Modena accompagnato dalla figlia Silvia. (foto Enrico Ghinato)

del Museo è la seconda costruita e fu esposta, sempre nel 1947, alla Mostra della Carrozzeria italiana alla Triennale di Milano. Presenta alcune differenze estetiche rispetto al proto-

tipo, come i fari, il doppio vetro laterale, il lunotto, l’andamento della coda. Nel 1950 la vettura venne esportata in Argentina. Rientrata in Italia alla fine degli anni ‘70, nel 2007 è stata

acquistata dal museo, del quale oggi rappresenta uno dei gioielli più preziosi. Prossima mostra su Ferrari e Maserati, eterne rivali.



Addio a Luciano Nicolis, fondat



Luciano Nicolis



Alcune auto prima della partenza del corteo

Un corteo di 140 auto e moto d'epoca provenienti da molte città italiane ha seguito il feretro di Luciano Nicolis, fondatore del Museo dell'auto e della tecnica di Villafranca (Vr) stroncato a 79 anni da un attacco cardiaco all'alba di sabato 21 aprile. La commemorazione si è tenuta nel Duomo della sua cittadina martedì 24 aprile, davanti a una folla così numerosa che il parroco ha dovuto allestire un maxi schermo sul sagrato. Il sindaco di Villafranca Mario Faccioli ha accolto la proposta di chiudere il centro della cittadina permettendo il passaggio al corteo di auto e moto d'epoca in onore del defunto. Le spoglie sono state esposte al museo da sabato a martedì. E la fila di amici e appassionati era sempre affollata e continua. Il giorno del funerale molte imprese hanno chiuso le attività autorizzando i dipendenti ad assistere alla cerimonia, rendendo così un doveroso omaggio all'illustre concittadino che, con il suo museo, ha promosso a livello culturale il suo territorio. Una vita lunga e piena di soddisfazioni quella di Luciano Nicolis, un uomo che ha avverato il suo sogno. Non si allarmò nemmeno davanti al primo avvertimento della malattia cardiaca, trentuno anni fa, quando a 48 anni, un noto cardiologo pronunciò una diagnosi severa. Ecco il ricordo di quel giorno, raccontato da lui stesso durante un'intervista dopo la prima operazione al cuore: "Il medico mi disse che camminavo con la spada di Damocle sulla testa appesa a un esile filo: 'Si ricordi che il *pace-maker* si

impianta ad una persona di settant'anni e lei ne ha solo quarantotto. Quindi lei da oggi deve vivere come un settantenne. Pensi prima alla sua salute, poi alla famiglia e infine al suo lavoro". Nicolis non rispettò sempre quelle severe prescrizioni. E la vita gli ha dato ragione perché per altri trent'anni ha vissuto pienamente. La sua passione per le auto d'epoca era iniziata negli anni Cinquanta. Per oltre mezzo secolo ha cercato in ogni dove le vetture dei suoi sogni: Isotta Fraschini, Ansaldo, Delahaye, Bianchi, ma anche Ferrari, Alfa Romeo, Lancia, Maserati e tutto quel favoloso universo a quattro ruote che ha fatto muovere il Novecento. Nel 2000 decise di riunire la sua imponente collezione (centinaia di automobili, moto e bici d'epoca e dozzine di strumenti meccanici e musicali) in un palazzo di vetro dalla struttura avveniristica alto quattro piani. Il percorso espositivo del museo parte proprio dalla motrice "Pia" del 1884, prima realizzazione di un motore a scoppio alimentato a benzina che Enrico Bernardi brevettò con il nome della figlioletta. Sempre al fascinioso mondo ottocentesco appartiene il prototipo francese della "Adventure", veicolo in legno e metallo, che a fine secolo riuscì a spingersi oltre Manica. All'ingresso c'è anche la Lancia Astura che giovedì 17 maggio è sfrecciata alla Mille Miglia affidata a Giordano Mozzi, vincitore lo scorso anno e quarto nel 2012. Ma al di là delle auto era lui, il protagonista, a renderle uniche e speciali. Spesso

ore del Museo dell'automobile

MUSEO NICOLIS



Luciano guidava personalmente i visitatori raccontando segreti e retroscena. Sovente in maniche di camicia, la cravatta un po' allentata, le tiracche in bella vista, trasmetteva quella genuinità di chi si è fatto da solo. Era così con tutti, politici o impiegati, vescovi o curati, ministri o portaborse, professori o studenti. A tutti trasmetteva passione e concretezza. E se il dialogo si faceva lungo, lasciava intendere che la conversazione era finita con un "Bene" di commiato.

Era uno spettacolo osservarlo mentre parlava con il pubblico. Perché le parole erano rivolte agli interlocutori ma lo sguardo era solo per le auto. E loro sorridevano con fanali e i radiatori, riconoscenti di quell'affetto antico che le aveva salvate dall'oblio. Generoso e schietto, evitava i convenevoli. Se intuiva che l'interesse del visitatore non era semplice curiosità, gli apriva le porte segrete dei sotterranei, che erano l'abracadabra di ogni collezionista, con dozzine di vetture, ricambi, gomme, vecchi vestiti, lanterne, libri, stemmi, numeri di gara, insomma la magia privata. Aveva, Nicolis, il fiuto della scoperta. Sempre all'erta per acciuffare la rarità e costantemente informato da collaboratori internazionali che tenevano d'occhio le auto regali, quelle che non sarebbero mai comparse in rete o sugli annunci delle riviste.

Perché auto e uomini seguono spesso destini a paralleli. Dagli altari alla polvere. E viceversa. Forse anche per questo a Luciano piaceva raccontare

la storia della Astura, costruita in un unico esemplare prima della guerra per Gigi Villoresi e poi miseramente caduta nelle mani dei malviventi. Venne recuperata in Svizzera dove era stata sequestrata dalla polizia ai contrabbandieri che la usavano per la straordinaria potenza del suo motore. Ma anche perché, sotto i lunghi cofani, venivano stipate sigarette e orologi. Lui la salvò e ne fece la regina del suo museo.

Dell'Isotta Fraschini 8AS, anno 1929, amava i velluti e i legni pregiati, lui che, in gioventù, di velluti e legni pregiati non ne aveva proprio visti. Per questo fu felice del primo premio al concorso internazionale *Louis Vuitton* di Parigi e si mise al volante fingendosi autista quando Martin Scorsese venne a chiederglielo. Con l'Ansaldo 22 8 cilindri del 1930, conquistò un altro alloro al raffinato concorso d'eleganza di Villa d'Este. Premi e riconoscimenti che non gli avevano mai fatto montare la testa, perché conservava caparbiamente, testardamente, radici solide e piedi ben piantati per terra.

Un uomo che non si vergognava di ricordare gli anni duri della gavetta. "Nel dopoguerra", raccontava passeggiando fra Ferrari e Bugatti, "commerciavo carta e mi ricordo ancora le albe gelide nella campagna veronese quando dovevo spingere il carro perché il cavallo era sfiancato e scivolava sul ghiaccio". Silvia, la più giovane dei tre figli, alla quale Luciano ha affidato da anni il futuro del museo, dovrà difendere e valorizzare quelle radici.



Giordano Mozzi e Roberto Loi arrivano al Duomo di Villafranca sulla Lancia Astura, in testa al corteo



Il ritrovo al Museo Nicolis per la commemorazione funebre



ORE 8,30 RITROVO PARTECIPANTI A GREZZANA
ORE 10,00 PARTENZA PRIMA SALITA STALLAVENA-BOSCO
ORE 10,30 PRIMA PROVA REGOLARITA' A CERRO
ORE 11,30 PARTENZA SECONDA SALITA STALLAVENA-BOSCO

Aspettando la S



Jaguar XK 120



Fiat Abarth 850 TC

Domenica 17 Giugno 2012 torna la rievocazione della Stallavena-Bosco Chiesanuova organizzata dal Veteran Car Club Bernardi e dal Bosco Club Veicoli d'Epoca e giunta ormai alle sedicesima edizione. Nel 2011, la nostra gara più importante ha meritato dall'Asi l'ambito riconoscimento "Manovella d'oro" (foto). Il percorso complessivo sarà di circa 130 chilometri totali. Le prove di abilità cronometrate, al solo scopo di stilare una classifica di merito, saranno composte da tre gruppi di pressostati per un totale di cinquanta prove di abilità con controlli al centesimo di secondo. L'accesso alle prove sarà regolato da un controllo orario di ingresso e uno di uscita non coincidenti con l'inizio e la fine dei rilevamenti. E' previsto un controllo orario di partenza avven-

te lo scopo di intervallare le partenze medesime ed un controllo di arrivo entro un tempo massimo. Le iscrizioni chiuderanno alle ore 24 del 10 giugno 2012. Ogni informazione potrà essere richiesta presso la Segreteria del Veteran Car Club Bernardi nei consueti orari precisati a pagina 2 o all'Associazione Stallavena Bosco Via A. Cristofoli 16 37138 Verona, e-mail: info@stallavenabosco.it e stallavenabosco@gmail.com, telefono e fax 045 566390. La quota di partecipazione è fissata in 120 euro per ogni equipaggio. Offerte speciali per i Club con la formula 5+1, (6 equipaggi) per 600 euro. I conduttori ammessi dovranno presentarsi dalle ore 8.30 alle ore 9.30 del 17 giugno 2012 presso "Redoro", via Marconi, a Grezzana di Verona per espletare le formalità pre-gara.

tallavena-Bosco

ORE 12,00 SECONDA PROVA REGOLARITA' A CERRO
 ORE 13,30 TERZA SALITA E PROVA A CERRO
 ORE 13,45 PRANZO RISTORANTE VENERANDA
 ORE 14,30 ARRIVO A BOSCO E PREMIAZIONI



Durante tutto il percorso della manifestazione i partecipanti dovranno rispettare le norme di circolazione e le disposizioni impartite dal giudice unico e avere una condotta di guida cosciente e prudente. Non dovranno, inoltre, fermare la vettura, indietreggiare, invertire la marcia e/o ostacolare in qualsiasi modo gli altri equipaggi nelle zone di controllo individuate dai cartelli di inizio e di fine. In particolare sarà vietato aprire le portiere durante il rilevamento di passaggio, sporgersi dai finestrini o dalla sagoma dell'auto così come sarà vietata ogni sporgenza non prevista dal costruttore applicata alla carrozzeria (i cosiddetti mirini di qualsiasi materiale) che deturpino l'immagine della vettura. Sarà però consentita l'applicazione di un segnale di riferimento sulla carrozzeria tramite non più di due segmenti di nastro adesivo della lunghezza massima di dieci centimetri l'uno. Sarà anche vietato esse-

re collegati via radio, telefono, con auto o moto d'appoggio che vadano ad aprire il percorso precedendo la vettura. L'inosservanza dei divieti elencati nei punti precedenti comporterà, da parte del delegato Asi, l'adozione di provvedimenti disciplinari graduati in base alla gravità e alla rilevanza della trasgressione, ivi compresa l'esclusione dalla classifica. Verranno premiati i più abili nelle varie categorie, da classifica stillata dai cronometristi, e in particolare:

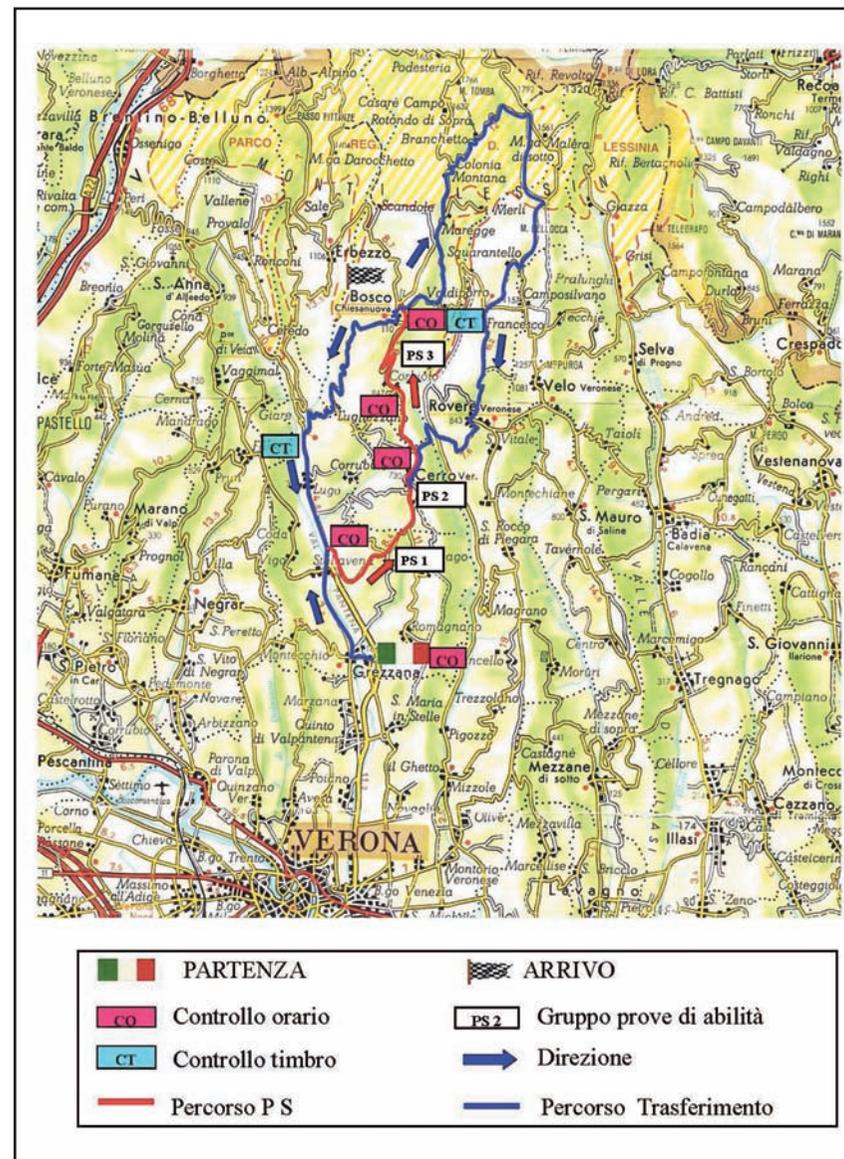
- Primi dieci classifica assoluta (in base ai coefficienti Asi)
- Primi cinque con cronometri analogici
- Il miglior equipaggio femminile
- Trofeo Flavio Massella al Navigatore più giovane.
- Trofeo Giannantonio Bortoletto all'auto di particolare interesse storico.



Porsche 550 e Jaguar XK 120



Triumph TR2





MUSEO NICOLIS

1972-2012: ricordo di “Noris” ca



Noris posa per i fotografi nella caratteristica tenuta da corsa anni Sessanta, vicino alla sua Porsche 906

Correva con le auto tedesche, le Porsche, le uniche che nella gare in salita di cinquant'anni fa facevano vedere i sorci verdi alle Ferrari. Molto prima delle Abarth, delle Lola, delle Osella.

Noris, *gentleman driver* di razza, veronese d'adozione (era nato il 23 luglio 1922 ad Albino al Serio, vicino Bergamo) aveva deciso di ritirarsi dalle competizioni poche settimane dopo aver compiuto il mezzo secolo, nell'estate del 1972. Non fece tempo a onorare la promessa. Morì il 26 agosto 1972 durante le prove della Malegno-Borno, giusto quarant'anni fa. Non fu solo la morte di un uomo, ma di un'intera generazione romantica e al tempo stesso spregiudicata di piloti che negli anni Cinquanta e Sessanta riuscì a coniugare la passione agonistica con gli impegni professionali e la cura della famiglia. Senza sponsor, senza bisarche private al seguito, senza contratti faraonici, insomma senza tutto quell'apparato che dalla seconda metà dei Settanta in poi cambiò l'automobilismo in *business*. Trasformando fatalmente in affare pubblico ciò che fino a quel momento era stata un'espressione individuale, una sfida, quasi un azzardo privato.

Con bolidi di inaudita potenza, complici leggi e regolamenti forse troppo tolleranti, questi piloti si avventavano sulle salite dei monti italiani per demolire record conquistati l'anno prima. Non adottavano particolari precauzioni. Molti guidavano mostri da 300 cavalli con la Lacoste, i jeans di cotone leggero, i mocassini sformati che

mpione della Stallavena-Bosco

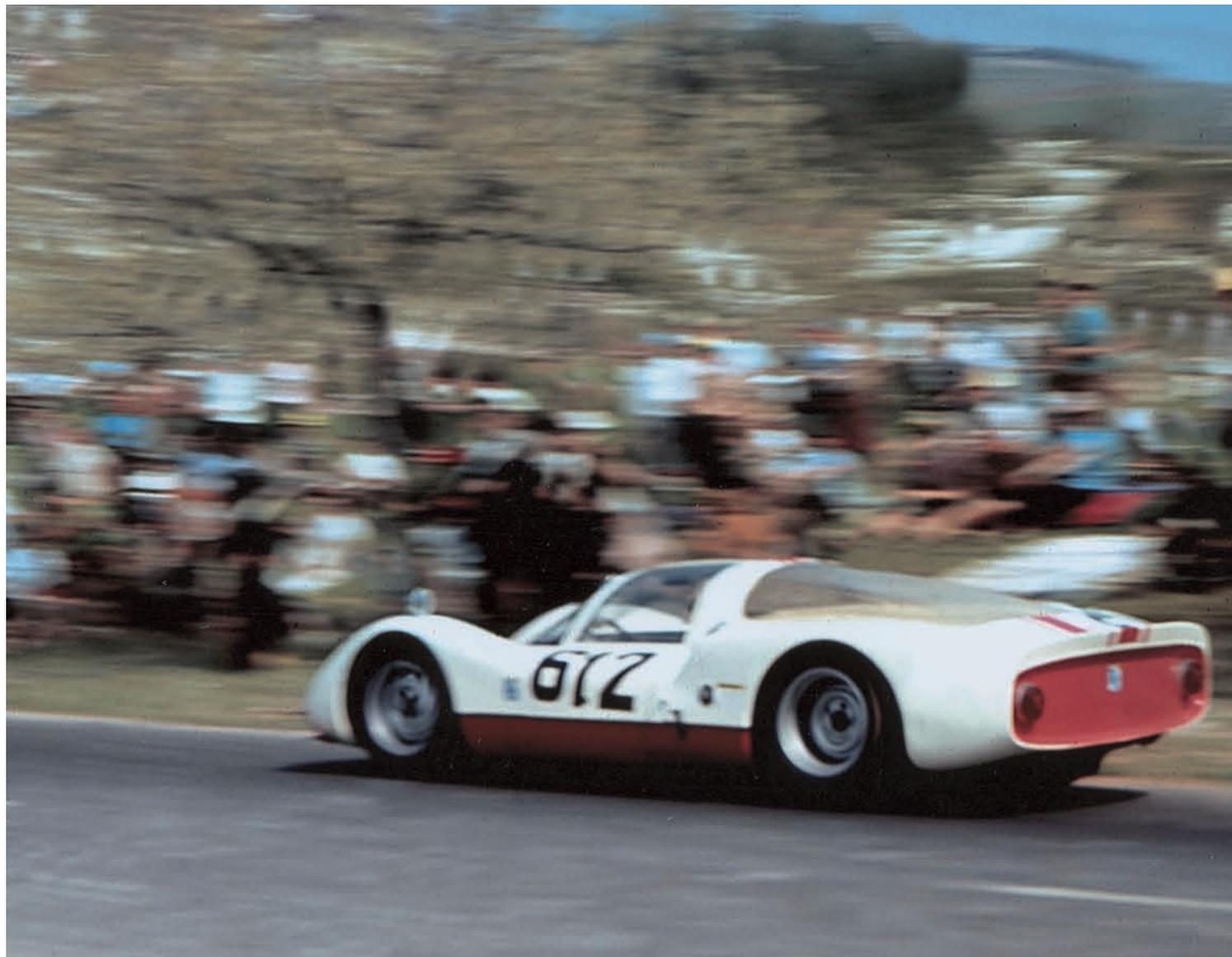
MUSEO NICOLIS



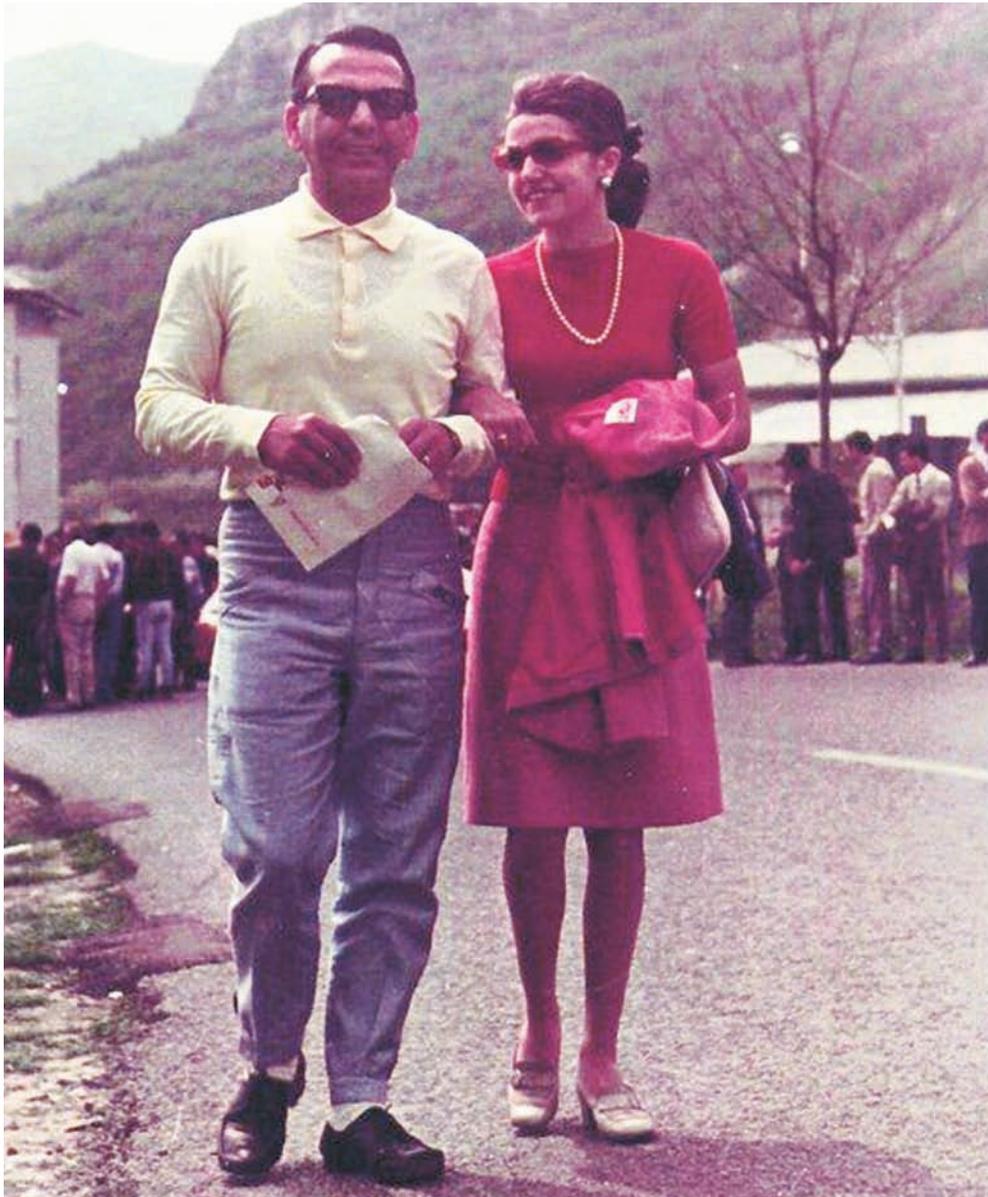
aderivano bene ai pedali. Le cinture di sicurezza le usavano in pochi, i serbatoi di sicurezza non esistevano e l'incidente - anche fatale- era semplicemente una parte del programma. Al quale nessuno pensava. Per Noris, pseudonimo di Giacomo Moioli, sposato con Elide, padre di Norisa e Luisella, commerciante di autocarri, la carta della morte spuntò dal mazzo della vita un brutto sabato di fine estate. "Papà sentiva in modo particolare quella corsa perché era vicino ai luoghi che lo avevano visto bambino", racconta la figlia Luisella Moioli, "così decise di farsi accompagnare anche da mia madre Elide".

Le prove del sabato prevedevano la possibilità di salire due volte. Ma il pilota veronese non utilizzava quasi mai quella seconda *chance*. Fece una prima salita e, dopo aver visto il tempo decretato dalle lancette dei cronometri, si sfilò i guanti e il casco. "Poi ci ripensò, si avvicinò alla mamma e le disse 'Elide, devo verificare una cosa, forse guidando in modo diverso riesco a limare qualche cosa sul tempo, ma devo provare, aspettami, arrivo fra poco, è questione di minuti' ".

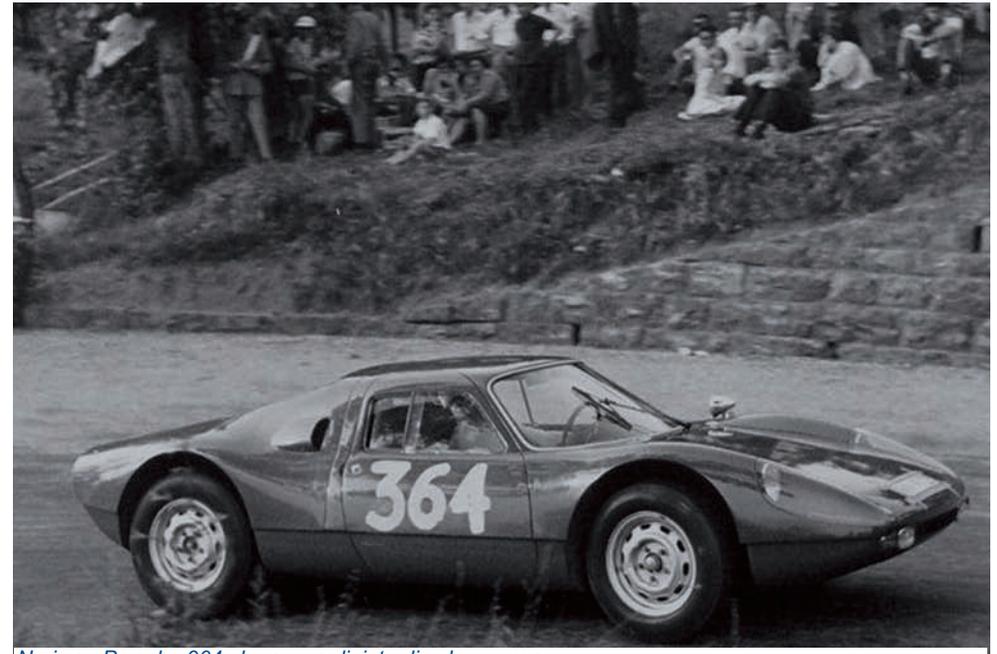
L'incidente capitò in quella seonda salita. Per cause imprecisate, dissero le cronache dell'epoca. Fatto sta che a circa metà percorso la Porsche 908 di Noris colpì una protezione posta sul margine destro della carreggiata, sbandò e poi rimbalzò sul lato opposto della strada, precipitando nella scarpata sottostante. Giacomo Moioli morì all'ospedale di



Nel 1966 Noris conquistò la vittoria assoluta sull'affollato percorso della Stallavena-Bosco Chiesanuova battendo Ferrari e Abarth



Noris con la figlia Luisella nel 1966, pochi minuti prima della partenza di una cronoscalata



Noris su Porsche 904 che aveva dipinto di colore rosso

Breno. Nelle cronoscalate le vie di fughe non c'erano. E i guard-rail erano un *optional*. Chi affrontava il campionato di velocità in salita sapeva che la posta in gioco era elevata perché la roccia da una parte e i burroni dall'altra non davano scampo. Erano la trama e l'ordito per tessere quella sfida contro il tempo. Come il filo teso per gli acrobati grande altezze, senza rete di protezione, il vuoto sotto mentre il pubblico trattiene il fiato col naso all'insù. Ma soprattutto senza alternative in caso di imprevisto, un guasto, una sbandata, il fondo sdruciolevole, una chiazza d'olio, la frenata lunga.

La carriera di Noris era iniziata alla Mille

Miglia del 1952, a trent'anni, con una Lancia Aurelia B 20. La moglie lo aspettava a San Michele Extra, il suo paese, a dieci chilometri da Verona. Voleva salutarlo. Lui arriva a Peschiera sparato, sbanda e centra il pilastro di sostegno di un ponte. Quando i soccorritori aprono le porte ammaccate dell'Aurelia fumante, lui è così a mal partito che lo credono morto. Ma la tempra è forte e dopo qualche mese le fratture multiple sono solo un ricordo.

In quei giorni fa una promessa sapendo di mentire: "Elide, ho deciso, non corro più". Un'adorabile bugia. Perché dopo la L'Aurelia acquista una Maserati, una Fiat



La caratteristica apertura ad ali di gabbiano della Porsche 906

8V e approda ad una Porsche-Abarth. È l'inizio del grande amore con la casa di Stoccarda, che di Noris annotava con riguardosa attenzione i consigli e le esperienze. Quasi un *tester* privato che ogni volta, prima sulla 904 e poi sulla 906 (la mitica Carrera 6) forniva consigli preziosi e suggerimenti utili ai piloti ufficiali della casa tedesca impegnata nel campionato europeo della montagna contro la squadra ufficiale Ferrari capitanata da Ludovico Scarfiotti. La sbandata fatale, il colpo di fulmine per Maranello lo contagiò nel 1967, l'anno dopo la strepitosa vittoria alla Stallavena-Bosco, la gara di casa. Gli piaceva troppo il profilo sinuoso della

rossa Dino Ferrari di Edoardo Gabardi Lualdi, forse l'avversario più temuto. Così si decise. Telefonò a Maranello e chiese di parlare con Enzo Ferrari. "Il Comendatore però non fu molto accogliente", racconta la figlia Luisella, "perché dopo averlo ricevuto con gentilezza e benevolenza iniziò a paventargli parecchie difficoltà per avere una delle sue auto. E mio padre non era certo il tipo che stava ad aspettare, che faceva anticamera". Così, come pochi altri, Noris ringraziò, si scusò per il disturbo, e tornò a flirtare con le veloci vetture tedesche. Acquistò una Porsche 907 ma ne rimase deluso. Tornò allora a disputare qualche gara con

LE VITTORIE ASSOLUTE DI "NORIS" NELLE CRONOSCALATE E IN PISTA DAL 1959 AL 1972

1959

6 ORE "ESSO" - Maserati Zagato
RIMINI - S.MARINO (Emilia R.) - Maserati Zagato
CRONOSCALATA ALPE DEL NEVEGAL (Veneto) - Maserati Zagato

1960

CAMPIONATO ITALIANO GRAN TURISMO - Maserati Zagato

1962

CRONOSCALATA ALPE DEL NEVEGAL (Veneto) - Porsche Abarth
AGORDO - FRASSENE' (Veneto) - Porsche Abarth

1963

CAMPIONATO ITALIANO GRAN TURISMO - Porsche 904 Gts

1964

LA MAGIONE - VEROLI (Lazio)
COPPA DELLA COLLINA (Toscana)
CAMUCIA - CORTONA (Toscana)
CRONOSCALATA CITTA' DI MONOPOLI (Puglia)
FASANO - SELVA (Puglia)
MALEGNO - BORNO (Lombardia)
COPPA NISSENA (Sicilia)
TROFEO "CONCHIGLIE SHELL" (Valllunga)
COPPA "FISA" - Classe 2000 GT (Monza)
Tutte su PORSCHE 904 GTS

1965

ALGHERO - SCALA PICCADA (Sardegna)
VITTORIO VENETO - CANSIGLIO (Veneto)
GUARCINO - CAMPOCATINO (Lazio)
TROFEO VAL D'INTELLI (Lombardia)
CASTIONE - PASSO PRESOLANA (Lombardia)
CAMPIONATO ITALIANO GRAN TURISMO
TROFEO "CONCHIGLIE SHELL"
Tutte su PORSCHE 904 GTS

1966

STALLAVENA - BOSCOCHIESANUOVA (Veneto)
PIEVE S.STEFANO - PASSO DELLO SPINO (Toscana)

CIVIDALE - CASTELMONTE (Friuli)
BOLOGNA - PASSO RATICOSA (Emilia R.)
VITTORIO VENETO - CANSIGLIO (Veneto)
PREDAPPIO - ROCCA (Emilia R.)
BOLZANO - MENDOLA (Trentino Alto Adige)
TRIESTE - OPICINA (Friuli)

ASCOLI - COLLE S.MARCO (Marche)
TRAPANI - MONTE ERICE (Sicilia)
Tutte su PORSCHE CARRERA 6

1967

PIEVE S.STEFANO - PASSO DELLO SPINO (Toscana)
TOLMEZZO - VERZEGNIS (Friuli)
ORVIETO - LA CASTELLANA (Umbria)
Tutte su PORSCHE CARRERA 6

1968

CASTELL'ARQUATO - VERNASCA (Emilia R.)
ANTIGNANO - MONTE BURRONE (Toscana)
Tutte su PORSCHE CARRERA 6

1969

TRIESTE - OPICINA (Friuli) - Porsche 910 C

1970

TOLMEZZO - VERZEGNIS (Friuli)
BORMIO - STELVIO (Lombardia)
MALEGNO - BORNO (Lombardia)
CRONOSCALATA ALPE DEL NEVEGAL (Veneto)
COPPA A.C. VERONA (Monza)
Tutte su PORSCHE 910 C

1971

CASTELL'ARQUATO - VERNASCA (Emilia R.)
BORMIO - STELVIO (Lombardia)
Tutte su PORSCHE 908 C

1972

BORMIO - STELVIO (Lombardia)
VERZEGNIS - SELLA (Friuli)
G.P. LOTTERIA MONZA (Lombardia)
AGORDO - FRASSENE' (Veneto)
Tutte su PORSCHE 908 C



A Bosco Chiesanuova nel 1966 Noris fuma la prima sigaretta dopo la vittoria



Il caratteristico passaggio sul ponte di Vajo Cavallo con le scritte che incitano i piloti

la fidata Carrera 6 e approdò alla 910 con la quale, nel 1970, vince a Monza la "Coppa Città di Verona", lasciando alle spalle gente del calibro di Riccardone Benelli e Antonio Zadra, entrambi su Abarth 2000. Alla gara partecipa anche Corrado Manfredini con la potentissima Ferrari 512, data per favorita. Ma in prova la grossa Ferrari prende fuoco e Manfredini non si ferma subito. E l'auto, appena acquistata a Maranello per 25 milioni di allora, viene completamente divorata dalla fiamme.

Il pericolo c'era. Ma si preferiva non parlarne. "Anche in casa", racconta Luisella, "quando mia madre passava con decisio-

ne all'attacco chiedendogli di piantarla con le corse lui sdrammatizzava sempre, diceva che i giornali esagerano sempre". Un giorno tornò dalla Trieste-Opicina di sabato, il giorno prima della gara. La figlia lo saluta stupita e gli chiede ragione di quel rientro improvviso. Lui cambia discorso e fa capire che è meglio non impressionare la mamma. La figlia capisce, lo abbraccia con tenerezza e lui lancia un lamento. Insieme alzano la maglietta gialla e scoprono una scheggia dell'auto (o di quel che ne era rimasto) ancora conficcata nelle carni resa livida da un vasto ematoma. "Luisella ti prego, non una parola con tua madre, siediti a tavola



La 906 (detta Carrera 6) fu per Noris l'auto più vittoriosa

e sorridi", mormora lui con un filo di voce. Un'altra volta tornò col piede tumefatto. Nel violento impatto il piantone dello sterzo gli aveva scavato una profonda ferita sull'alluce e lui non poteva più indossare i mocassini neri. C'era il pericolo che il medico gli revocasse il permesso d'idoneità. Lui risolse il problema a modo suo. Tagliò le scarpe, in modo da non premere sulla ferita, e si presentò sorridente alle verifiche mediche. Con le calze dipinte di nero per dissimulare il gonfiore e confondere le idee. Sorrise anche il giorno prima di morire. Al ristorante aveva appena sussurrato a sua moglie l'ennesima promessa. "Elide, con quest'anno chiudo,

basta gare". Nemmeno il tempo di finire la frase ed ecco arrivare il solito amico dalla lingua lunga: "Ciao Noris, sei qui con la solita Porsche o con la Lola che hai appena ordinato?".



26 agosto 1972: i resti della Porsche 908C



Noris nei pressi del traguardo della Stallavena - Bosco 1966 che vincerà



La Porsche della Squadra Corse



Olivieri-Ballini su Porsche 911 al Montecarlo-Sestriere

Olivieri: dal trial alle storiche

Luciano Olivieri, vice presidente del nostro Club, ha una lunga storia agonistica iniziata negli anni Settanta quando correva con moto trial. In quella stagione della sua vita conquistò il terzo posto nel trofeo regionale e la stessa posizione nel trofeo Beta. Erano moto aspre ed aggressive che andavano guidate con grinta, equilibrio e precisione. Il passaggio, quasi una maturazione, alle vetture storiche avviene negli anni Ottanta quando Olivieri si avvicina alle auto d'epoca. Di notevole spirito agonistico, ha partecipato con la moglie Fiorenza Ballini a numerose e importanti gare di regolarità. Nel 2010 è risultato terzo di classe al Rally Revival Valpantena, così come nel 2011. Sempre nel 2011 è stato il migliore della Squadra Corse Grifo Rosso al Trofeo Nuvolari. Quest'anno si è piazzato quarto al Rally Campagnolo e al Lessinia. Forte l'impegno di Olivieri anche sul fronte istituzionale dell'Automotoclub Storico Italiano: dal 2006 consigliere della Commissione Club, che presiede da due mandati consecutivi.

Lo scorso gennaio sarà ricordato da tutti come un incubo per il gelo e la neve che bloccavano l'Italia e tutti gli automobilisti alle prese con neve e ghiaccio. Proprio in quei giorni, il nostro socio Alberto Scuro, presidente e fondatore della Squadra Corse Grifo Rosso, ha affrontato il Rallye di Montecarlo Historique su Porsche 911S con il fido navigatore Alessandro Fiegl su una Porsche 911S. Come i due veronesi, c'erano altri 290 partecipanti che, in pieno inverno, hanno raggiunto Montecarlo dopo essere partiti da Barcellona, Torino,

Varsavia, Glasgow, Reims e Oslo. Gli abbandoni sono stati 35, i classificati 214. Scuro e Fiegl hanno macinato chilometri e chilometri su una bianca Porsche 911S, portando a termine in zona centrale della classifica questa autentica maratona dove è già un onore arrivare alla fine. Erano 65esimi assoluti (su 400 in gara) e terzi fra gli italiani quando la loro Porsche sul Col de Turini ha accusato qualche noia tecnica, il che non ha impedito ai veronesi di tagliare il traguardo. Davvero un bel risultato. Scuro ha partecipato con i colori della Grifo Rosso Veteran Car Club Bernardi e poche settimane prima di lui altri nostri soci hanno affrontato la Winter Marathon. Fra questi "coraggiosi" c'erano Morellato-Morellato su Bugatti, Pirola-Fumanelli su Aston Martin e Bonfante-Morellato su Citroen, tutti in gara su auto scoperte, con il meteo che scendeva a meno venti sui passi dolomitici. A Montecarlo Scuro ha guidato per venti-



Scuro-Fiegl su Porsche 911 al Rallye Montecarlo Historique

due ore consecutive arrivando letteralmente stremato: "Le prove speciali erano delle mulattiere con buche profonde mezzo metro e alti muri di neve ai lati, ce n'era talmente tanta che in alcuni tratti non vedevo nemmeno più le tracce dell'auto che mi precedeva anche se era partita un minuto prima di me", ha raccontato Scuro che ha scelto la Porsche 911S "perché negli anni Settanta fu un'auto vincente nelle mani del grande Bjorn Waldegaard". Già, Waldegaard. Fu l'unico pilota da rally a vincere diverse gare mondiali in un arco di tempo di quasi quarant'anni. Clamorosa fu la sua reazione al Rally di Sanremo 1976 quando un troppo diligente direttore sportivo Cesare Fiorio gli chiese quel sacrificio (rinunciare alla vittoria a favore del prediletto Sandro Munari) sempre molto amara da digerire. All'ultima prova speciale le due potenti Stratos di Munari e Waldegaard potevano ancora giocarsi la vittoria assoluta ma l'ordine di scuderia era

e Grifo Rosso a Montecarlo



Munari-Mannucci su Fulvia HF 1600 vincitori del Rallye di Montecarlo 1972

vicenda sportiva, il quarantesimo anniversario della notte magica sul Col de Turini 1972 quando la Lancia Fulvia HF 1600 di Sandro Munari e Mario Mannucci riuscì a vincere il Rallye di Montecarlo, beffando l'agguerrita concorrenza. La Lancia Fulvia HF, guidata dal 'Drago di Cavarzere' riuscì a compiere il miracolo, tante volte sfuggito. Per tutta la gara era rimasta terza, a poca distanza dalle Alpine Renault. La prova speciale decisiva si rivelò l'ultima, il Turini, la famosa notte dei lunghi coltelli. Le Alpine Renault pagarono le "strapaz-

zate" al cambio, e una dopo l'altra si ritirarono. Le Porsche erano già indietro, penalizzate da una errata scelta di pneumatici. E così Munari-Mannucci, forti di anni di esperienza, vinsero il Montecarlo ed entrarono nella storia dei rally. Per celebrare quella vittoria venne allestita una serie di Coupé 1,3 S con livrea analoga alla vettura da corsa. Ad ingoiare amaro furo i cugini francesi, sempre un po' spocchiosetti, sicuri di vincere con le azzurre berlinette, peraltro disegnate da un carrozziere italiano. Erano così certi di farcela che nella sala stampa della direzione di gara, la famosa "permanence", iniziò a girare un comunicato che pregava i giornalisti internazionali di non abusare della parola "Armata Alpine" per annunciare la vittoria. Che invece andò alla rossa Fulvia HF, con la bianca scritta 'Lancia Italia' sul cofano nero, un messaggio che inorgogli un Paese intero riscattandolo da tante quotidiane umiliazioni.

zate" al cambio, e una dopo l'altra si ritirarono. Le Porsche erano già indietro, penalizzate da una errata scelta di pneumatici. E così Munari-Mannucci, forti di anni di esperienza, vinsero il Montecarlo ed entrarono nella storia dei rally. Per celebrare quella vittoria venne allestita una serie di Coupé 1,3 S con livrea analoga alla vettura da corsa. Ad ingoiare amaro furo i cugini francesi, sempre un po' spocchiosetti, sicuri di vincere con le azzurre berlinette, peraltro disegnate da un carrozziere italiano. Erano così certi di farcela che nella sala stampa della direzione di gara, la famosa "permanence", iniziò a girare un comunicato che pregava i giornalisti internazionali di non abusare della parola "Armata Alpine" per annunciare la vittoria. Che invece andò alla rossa Fulvia HF, con la bianca scritta 'Lancia Italia' sul cofano nero, un messaggio che inorgogli un Paese intero riscattandolo da tante quotidiane umiliazioni.



La Porsche di Scuro-Fiegl sfida la bufera di neve sul Col de Turini

Una squadra pepe e sale

Dinamica come sempre l'attività sportiva della Squadra Corse Grifo Rosso che nel 2011 ha portato dodici auto alla Coppa d'Oro Dolomiti e nel 2012 ha visto alcuni suoi alfieri partecipare, oltre al Rally di Montecarlo Historique, anche alla Winter Marathon, la Coppa delle Alpi, il Mantovano Volante, il Gran Premio Città di Verona, il Rallye dell'Amicizia, la Salita delle Torricelle, il Lessinia Rallye Sport e la Mille Miglia. Patron e Balbo sono arrivati quinti assoluti alla Coppa delle Alpi 2012 e l'anno scorso hanno vinto il Trofeo Bentley alle "Mitiche Sport a Bassano". Perbellini è arrivato settimo al GP Città di Verona, ventesimo in Franciacorta mentre l'anno scorso ha vinto la prima edizione del 356 Brescia Campiglio, quinto alla Stallavena-Bosco, oltre a 18 partecipazioni alla Mille Miglia con ottimi risultati (sesto, settimo, ottavo, nono e decimo assoluti nelle varie edizioni). Il veronese ha pure vinto nel 2001 la Winter Marathon e, per ben due volte, le "Mitiche Sport a Bassano".

Scopriamo insieme i te

Per cinque puntate sono comparse su questa rivista le pagine intitolate "Scopriamo insieme i te" che hanno invitato i lettori alla scoperta delle sue auto. Pochi giorni prima della sua scomparsa, avvenuta il 15 gennaio 2018, il signor ...



La **Lancia Appia** venne presentata nel 1953 e rappresentò per anni la filosofia costruttiva -elegante, affidabile e geniale- della casa torinese. Fu tanto il successo dell'Appia che venne realizzata in ben tre serie, prima, seconda e terza. L'ultima versione venne commercializzata fino al 1963 quando ormai bussava alla porta l'erede, la berlina Fulvia, che avrebbe adottato la trazione anteriore. Il motore 1100 cc. dell'Appia aveva una potenza contenuta, appena 38 cavalli, che le permetteva di raggiungere i 120 orari, ma la solidità dell'insieme, l'esclusività di

alcuni accessori, la perfezione della finiture, ne fecero da subito una berlina di livello medio-alto, nella tradizionale filosofia Lancia. Su questa autovettura -che vide anche versioni sportive carrozzate Zagato- la distribuzione era a valvole in testa, comandata da due alberi a camme nel basamento. La linea richiamava un po' l'Ardea, di cui era la raffinata evoluzione, e un po' la sorella maggiore Aurelia, la berlina di gamma alta. Caratteristica dell'Appia, in tutte e tre le versioni, era l'apertura delle portiere che aprivano l'intera fiancata.



La **1100/103** fu la prima berlina Fiat di medie dimensioni del dopoguerra. Presentata al Salone di Ginevra nel marzo 1953 (lo stesso anno in cui la Lancia presentò l'Appia prima serie) il nome di questa vettura corrispondeva alla sua cilindrata, come un tempo la Fiat usava fare. Così la 500, la 600, la 850, la 1100, la 1300, la 1500, la 1800, la 2100 e la 2300, permettevano anche al cliente meno ferrato e più sprovvisto di individuare la caratteristica tecnica della cilindrata sin dal nome dell'automobile, intuendo di conseguenza potenza e velocità. La 1100 aveva un

motore di quattro cilindri che non superava i 115 all'ora ma era solido e affidabile, ancorché non particolarmente brillante. L'accoglienza di quest'auto fu generosa, anche a cagione del prezzo contenuto, che rendeva la 1100 la più economica fra le concorrenti italiane della stessa fascia, ossia Appia e Giulietta. Anche perché, all'epoca, gli acquisti di vetture straniere erano improponibili a causa della forte pressione dei dazi d'ingresso, della ridotta rete commerciale della concorrenza e della conseguente difficoltà nel reperire i ricambi.

Tesori del Museo Nicolis (V^a puntata)

MUSEO NICOLIS



*insieme i tesori del Museo Nicolis”, una fortunata rubrica dove il fondatore accompagna-
ta sabato 21 aprile 2012, Luciano Nicolis aveva raccontato la storia di queste auto...*



L'**Alfa Romeo Giulietta TI** (Turismo internazionale) è la più potente della serie che richiama il nome dell'eroina shakespeariana. Venne presentata nel 1957 e poi venduta in 92 mila esemplari, con un motore di 1300 cc capace di sviluppare 65 cavalli e raggiungere la velocità di 155 orari, di tutto rispetto per l'epoca. Il suo problema era la rumorosità, tant'è vero che la prima serie delle Giulietta presentata al pubblico fu la 'Sprint' (1954), aggressiva coupè dalla quale la clientela Alfa poteva anche accettare un "vigoroso" contributo sonoro come una

piacevolezza sportiva. I vertici dell'Alfa Romeo speravano nel frattempo di poter risolvere il problema acustico delle berline, che vennero infatti presentate solo un anno dopo, nel 1955. La Giulietta venne realizzata anche in versione spider e sport, con allestimenti speciali che ottennero generose conferme nelle gare in salita e in pista. Il modello di colore nero in collezione al Museo Nicolis è del 1957, anno in cui questa berlina trovava come avversarie di gamma la Lancia Appia e la Fiat 1100/103, la prima molto elegante, la seconda più economica e popolare.



La **Fiat 1100S Motto** interpreta lo spirito geniale ed artistico del dopoguerra italiano, quando bravi carrozzieri riuscivano a far volare modesti telai e motori di ridotta cilindrata. Uno di questi fu Rocco Motto, che nel 1925, a 21 anni, venne assunto presso la Martelleria Maggiore di Torino in qualità di capo reparto. Nel 1932 aprì una sua carrozzeria, in via Orta, dove costruiva soprattutto scocche grezze per conto di carrozzieri e case automobilistiche dell'epoca, fra cui Pininfarina, Ghia e Lancia. Nel 1938 realizzò una Siata con carrozzeria bar-

chetta utilizzando la meccanica della "Topolino". Dopo il conflitto, Motto trasferì l'attività in via Bardonecchia e si specializzò in vetture da competizione in alluminio. Tra il 1946 ed il 1949 firmò i corpi vettura di alcune Alfa Romeo, Cisitalia e Fiat. Con quest'ultima instaurò un rapporto di collaborazione per la realizzazione delle scocche della Fiat 1100 S. Proprio su questo esemplare - che alla fine degli anni Quaranta ha partecipato anche alle Mille Miglia - Silvia Nicolis ha preso parte a 'Le mitiche Sport a Bassano' 2011.

Scopriamo insieme i te



La **Baker Rauch & Lang** modello 'Double drive coach' fu una delle prime vetture elettriche e rappresenta un'auto assolutamente anticipatrice dei tempi moderni. Oggi tutte le case hanno allo studio progetti per salvare le città dall'inquinamento grazie ai motori elettrici. L'americana Baker venne prodotta giusto un secolo fa, dal 1911 al 1921, e poteva contare su un'autonomia di circa 70 chilometri. Sull'argomento, Luciano Nicolis espresse in più di un'occasione il suo pensiero: "La progettazione delle auto ha privilegiato per tutto il corso del Novecento lo schema

costruttivo con motori a scoppio alimentati a benzina. Non si può certo dire che gli ingegneri abbiano brillato di fantasia. Oppure dobbiamo domandarci per quali motivi economici e politici i costruttori abbiano pervicacemente insistito con un'unica modalità trascurando altre soluzioni che avrebbero potuto essere sviluppate con benefici considerevoli per la mobilità e l'ecosistema". Parole profetiche alla luce della crisi ambientale che costringe oggi alla chiusura dei centri, alle targhe alterne e a molte misure di restrizione per la circolazione delle auto.



La **Fongri** del 1950 non potrebbe certamente partecipare a un gran premio di formula 1, ma rappresenta uno dei tanti frutti della genialità costruttiva del dopoguerra italiano. Il telaio è reticolare con puntoni a tiranti di tubi d'acciaio al cromo-molibdeno. La carrozzeria è in "pelle" d'alluminio che richiama le morbide linee delle vetture grand prix dell'epoca. Va infatti ricordato che proprio nel 1950 la Fia (*Federation internationale de l'automobile*) inaugurava il Campionato del Mondo di Formula 1 e probabilmente la fantasia di molti piccoli costruttori era stata stimolata da bolidi

di fama e campioni di rango. Il motore di questo "bolidino" è di soli 150 cc a due tempi ed è un Puch, di derivazione motociclistica. Il cambio è a tre velocità. La trasmissione è a catena, proprio come sulle moto dell'epoca. Lo sterzo è a cremagliera. La vetturetta, sulle piccolissime dimensioni della quale Luciano Nicolis amava spesso celiare con amici e visitatori del museo, è impregiata da un bel volante Nardi. Dopo pochi anni, alla fine dei Cinquanta, vennero introdotte la Formula Junior, piccole monoposto che diventarono palestra per molti futuri campioni.

tesori del Museo Nicolis (V^a puntata)



Porsche 911. Nella seconda metà degli anni Cinquanta la Porsche 356 iniziava a sentire il peso degli anni, ragion per cui venne iniziato lo studio di un prototipo dal quale nascerà la 911. La nuova Porsche, presentata nel 1963 al Salone di Francoforte, venne subito denominata 901. “La sigla con lo zero”, spiega Nicolis, “era stata depositata da Peugeot che minacciò un’azione legale e per questo la casa tedesca dirottò sulla sigla 911 che conquistò subito una buona affermazione”. La 911 era una coupé 2+2 con motore posteriore a sbalzo. Il 6 cilindri boxer raffreddato ad

aria aveva una cilindrata di 1991 cc e una potenza massima di 130 CV. Da quella versione, nacquero infinite evoluzioni. Nel 1966 venne lanciata la 911 S che, grazie ad una serie di modifiche all'albero motore, profilo dei pistoni, valvole maggiorate, raggiungeva una potenza di 160 CV. Negli ultimi trent'anni la gamma 911 si è arricchita con molti altri modelli di cilindrata decisamente superiore, vicina ai quattro litri, tutte molto solide, affidabili, sportive e al tempo stesso eleganti. Davvero un modello che non poteva mancare al Museo.



La **Volkswagen 1600 Maggiolino** è una delle evoluzioni del celeberrimo ‘Maggiolino’ costruito in 21 milioni di esemplari dal 1938 al 2003. La Cabrio nera del 1976 ritratta in questa foto è dotata di un propulsore di 1600 cc. e può raggiungere i 130 all’ora. Certamente Adolf Hitler non immaginava una evoluzione così raffinata ed elegante dell’auto del popolo (Wolks Wagen) che lui stesso commissionò a Ferdynand Porsche nel lontano 1935. Un anno dopo, nel 1936, videro la luce i primi tre prototipi. Nel 1938, a Wolfsburg, venne allestita una fabbrica

per la produzione in larga serie della Volkswagen, l’auto che avrebbe motorizzato la Germania. Lo stesso Benito Mussolini, che con il dittatore nazista aveva firmato il cosiddetto “Patto d’acciaio”, inviò in Germania un contingente specializzato di 3000 uomini per collaborare alla costruzione del primo insediamento industriale. Quando venne presentata, nel 1939, costava meno della Fiat 500A, la ‘Topolino’. Nel dopoguerra, la Volkswagen divenne simbolo della generazione “beat” che la ribattezzò più simpaticamente ‘Maggiolino’ facendola diventare un’icona di libertà.



Esami Asi al M



Una simpatica Bianchina a cofano aperto attende, paziente, il verdetto dei commissari

Proprio vero che nella vita gli esami non finiscono mai, come diceva il grande Eduardo. Sabato di carnevale è toccato ai collezionisti di auto d'epoca. Ma non valeva la regola che a carnevale ogni scherzo vale. Tutto era invece molto serio. Al Museo Nicolis si sono presentati un centinaio di auto d'epoca per sottoporsi al severo giudizio dei commissari Asi, l'Automotoclub storico italiano che da Torino, capitale dell'automobile, certifica la bontà dei restauri e la correttezza degli interventi sulle auto del Novecento. Solo i promossi hanno avuto il privilegio

di esporre l'agognata 'Targa Oro' sul radiatore delle loro vetture. Gli altri sono stati respinti, proprio come a scuola. O rimandati, che nel mondo delle auto storiche significa "cortesemente invitati" a rimediare alle magagne del tempo con aggiustamenti più fedeli all'originale. Personaggi difficili, i collezionisti. Quando carrozzieri e meccanici li vedono arrivare si mettono le mani nei capelli. Perché sono esigenti e puntigliosi. Pronti a spaccare il ... bullone in quattro. C'è gente che aspetta mesi (spesso anni interi) per trovare la tappezzeria, il fanali-



Occhi esperti per identificare i particolari tecnici delle auto sottoposte all'esame

no, il collettore, il parafango. Poi la lunga trafila dei controlli, degli assemblaggi, delle verniciature. Un percorso di guerra capace di mettere a dura prova anche il più paziente degli appassionati. Le bucce di banana sono ad ogni metro. Basta una vite sbagliata, un filo elettrico non conforme, una tonalità di colore scappata di mano al carrozziere e zac, si finisce nella lista nera. Perché il restauro, costato parecchi quattrini, non è avvenuto a regola d'arte. I giudici arrivano da ogni parte d'Italia. Si chiamano commissari. A Villafranca erano sedici. Autentici cervel-

lioni su marche specifiche. C'era quello che sa vita morte e miracoli sulle auto inglesi. Quello che mangia pane e Ferrari a colazione pranzo e cena. C'era lo specialista in auto anteguerra, l'esperto nelle dopoguerra, il guru delle *spider* italiane, il dotto sulle francesi, il navigato sulle inglesi. Enciclopedie viventi. Al Museo Nicolis hanno incontrato Giorgio Cristofori, commissario tecnico del Veteran Car Club Bernardi, che ha fatto la parte del commissario interno, del buono, del profe amico che ha accompagnato gli studenti nel lungo cammino del

Museo Nicolis

MUSEO NICOLIS



Ha ancora la targa originale della capitale questa bella Cisitalia colore amaranto

restauro fino all'esame di laurea, strizza che sale e lingua che si imbroglia davanti alle domande che indagano, frugano, cercano. Anche se i capelli sono bianchi, anche se gli anta sono passati da un pezzo. Eppure la forza della passione muove le montagne. Perché nel Veronese i club federati Asi sono sei e tirando le somme arrivano a cifre notevoli. Il più antico è il Veteran Bernardi di Villafranca con quasi mille soci. In città c'è l'Historic Cars Club Verona che supera i 1300, a Bardolino c'è il Benaco Auto Classiche con più di 250 e quasi 300 ne

conta il Veteran Car Club Legnago, oltre ai 350 del Bianchina Club di Casteldaziano e ai 220 del Registro Giulia. Molti collezionisti hanno più di un'auto. Decidessero di muoverle tutte insieme potrebbero fare una sfilata con cinquemila vetture. In questi giorni poi, vigilia d'estate, sono già scesi in garage a lucidare le cromature, stringere i bulloni, rabboccare l'olio e controllare se il letargo invernale ha fatto qualche danno. Gente speciale, che cerca nell'automobile del passato quello stile di vita anni Cinquanta e Sessanta che aveva i tempi



Per ingannare l'attesa un collezionista legge il quotidiano nell'abitacolo della sua Ferrari 330 GTC

più lenti, i ritmi più equilibrati. E pur di viaggiare *retrò* mette in conto il rischio di restare a piedi a metà del viaggio con lo spinterogeno che fa le bizze, la dinamo rotta, il carburatore che si ingolfa o il motore che semina olio, come faceva Pollicino con le briciole di pane. Inguaribili romantici che resistono alla modernità. E coccolano le 1100 azzurrine con le code appuntite, la Giulietta che si dava le arie nelle autostrade anni Sessanta, la Flavia che faceva sentire ricchi, la 600 con le porte 'a vento', quelle che davano spettacolo se scendeva una ragazza con le

gonne corte e strette. Per loro, i patiti delle "auto d'antan", guidare con il navigatore satellitare, l'abs, il controllo di trazione e il computer di bordo sarebbe come scrivere con la biro per il collezionista di stilografiche. Non c'è gusto, non c'è piacere. E a dispetto di norme sempre più draconiane, targhe alterne, domeniche a piedi, bollini blu e controlli di emissione sempre più severi, le loro automobili, pur se condannate dai tempi moderni, continuano a filare col vento in poppa sui listini di tutte le aste nazionali e straniere. Alla faccia dello *spread*.



Quando Ferrari c

Oggi sono gli appassionati a seguire le Ferrari sui circuiti di tutto il mondo, in tivù o in rete. Ma quasi un secolo fa era lo stesso Enzo Ferrari a girare l'Italia e l'Europa come pilota. Per due volte corse anche a Verona, come testimoniano le immagini che lo ritraggono davanti all'Arena su una potente Alfa Romeo RLSS nel 1924 e al Circuito del Pozzo nel 1929, sempre su Alfa. Fra il 1919 e il 1931 partecipò a diverse corse automobilistiche. La sua prima competizione fu una corsa in salita, la Parma-Poggio di Berceto del 5 ottobre 1919, ad appena 19 anni, su CMN (acronimo di Costruzioni meccaniche nazionali). L'inizio, quello compreso negli anni che vanno dal 1919 al 1924, fu sicuramente il periodo sportivo più significativo. In quell'arco di tempo il futuro costruttore di Modena si misurò con personaggi del calibro di Maserati, Nuvolari, Ascari, Brilli-Peri. La svolta avvenne al Gran Premio d'Europa del 1924 che quell'anno si disputò a Lione. Ferrari era diventato pilota ufficiale dell'Alfa Romeo e la casa milanese lo aveva iscritto con il numero di gara 19. Lui però non si presentò al via. Volarono molte chiacchiere. Malore? Paura? Non si seppe mai. Quasi mezzo secolo dopo, nell'ottobre 1976, per un'analoga vicenda, lo stesso Enzo Ferrari (stavolta nei panni del costruttore) non ebbe pietà con l'austriaco Niki Lauda che si fermò –molto ragionevol-

mente- a causa dell'acqua torrenziale che allagava la pista del Fuji, in Giappone, rinunciando così al titolo che andò a James Hunt. In ogni caso, la rinuncia di Lione segnò una svolta importante. Da allora Ferrari prese parte solo a gare minori, a rischio limitato, e sempre a fini promozionali della concessionaria Alfa Romeo, della quale, nel frattempo, era divenuto titolare. Dunque una scelta d'impresa più che una scelta sportiva. Correre sì, ma non al volante. Dunque un "far correre" più che un correre in prima persona. Verona ebbe il privilegio di vederlo in azione come pilota per ben due volte. La prima fu il 23 marzo 1924 alla Salita delle Torricelle, su Alfa Romeo RLSS, con la quale si classificò secondo assoluto, la seconda volta il 2 giugno 1929 quando, su Alfa Romeo 6C 1750, giunse quinto assoluto al Circuito del Pozzo, che si correva vicino a San Giovanni



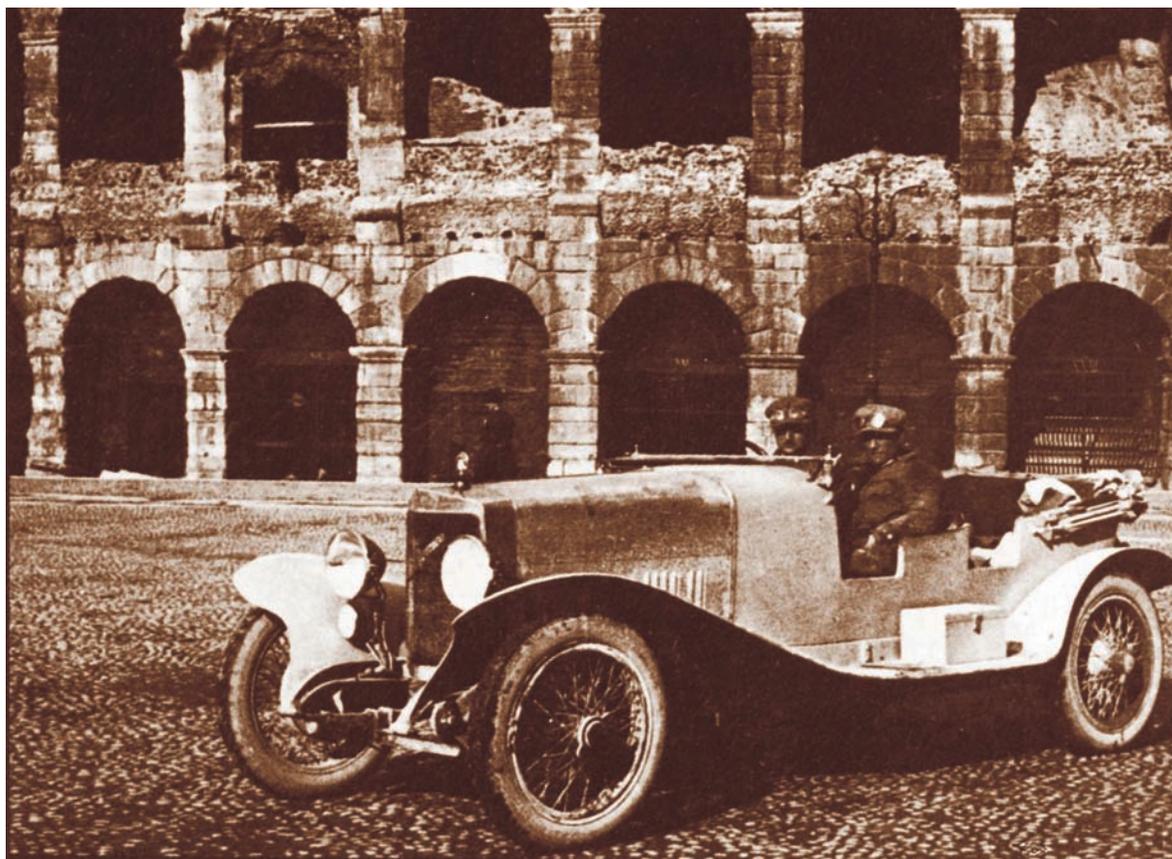
Una lunga scia di polvere sollevata dall'Alfa Romeo 6C di Enzo Ferrari al Circuito del Pozzo del 1929 concluso al quinto posto

Lupatoto. Sulle Torricelle la prima edizione della cronoscalata si svolse l'11 novembre 1923. Quell'anno la vittoria andò a Riccardo Menegardo su Bianchi. L'anno dopo, la gara si svolse in primavera, esattamente il 23 marzo 1924. Vinse Mario Bendinelli su Ceirano ma al secondo posto, ad appe-

na otto secondi, si classificò Enzo Ferrari su Alfa Romeo. La corsa automobilistica si svolse anche nel 1925 e nel 1926. Poi venne sospesa per quattro anni. Tornò a disputarsi nel 1931 e nel 1932. Ancora una lunga pausa, stavolta fino al 1950, prima edizione del dopoguerra, domenica primo ottobre,

Correva a Verona

MUSEO NICOLIS



Enzo Ferrari su Alfa Romeo RLSS davanti all'Arena nel 1924: arriverà secondo alla Salita delle Torricelle

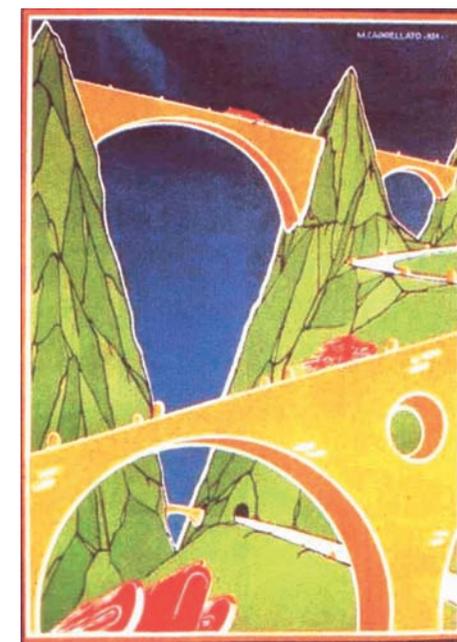
da ripetersi due volte. Nel 1950, 1951 e nel 1952 vinse il veronese Giulio Cabianca su Osca 1100. Nel 1954 la vittoria andò a Gerino Gerini su Ferrari 2715 e nel 1954 a Paolo Marzotto su Ferrari 3000. Nel 1955 il vincitore fu Camillo Luglio su Ferrari 3000. Alle sue spalle i veronesi Bruno Ruffo (Maserati

2000) e Giulio Cabianca (Osca 1500). Nel 1956 tornò a vincere Cabianca (Osca 1500). Nel 1957 alla gara veronese si iscrissero 221 piloti, record assoluto di partecipazione. Ma una vera e propria classifica di questa ultima edizione non venne redatta dagli ufficiali di gara a causa dell'incidente

capitato alla Ferrari 3000 di Erasmo Crivellari "Kammamuri" che piombò nella folla assiepata nella penultima curva, nei pressi di Castello San Felice, provocando contusioni a quattro spettatori. Giulio Cabianca su Osca 1500 fu l'autore del miglior tempo nella prima manche (1'31"3) ma non poté concludere la competizione, a causa della sospensione decretata dagli organizzatori dopo il sinistro. Da quel giorno la corsa venne soppressa. Il medesimo percorso ospitò nel dopoguerra anche alcune competizioni motociclistiche. Nel 1958, gli organizzatori dell'Automobile

Club Verona inaugurarono la Stallavena-Bosco, la quale richiamò appena una sessantina di iscritti nella prima edizione sfiorando i trecento nell'ultima, disputata nel 1968. Un'altra famosa gara veronese degli anni Venti fu il Circuito del Pozzo che collegava Forte Tomba, San Giovanni Lupatoto e

Pozzo, su un tracciato di 12 chilometri e mezzo al giro. Tutte le quattro edizioni andarono alle Bugatti guidate da Alessandro Consonno (1926), Gaspare Bona (1927), Tazio Nuvolari (1928) e Giovanni Alloati (1929). Enzo Ferrari partecipò all'ultima edizione, quella del 1929, e si classificò quinto assoluto su Alfa.



VERONA - DOMENICA 23 MARZO 1924
"COPPA VERONA" CONCORSO AUTOMOBILISTICO DI REGOLARITÀ KM. 285
LE TORRICELLE, CORSA MOTOCICLISTICA
di SALITA KM. 5



Mercedes 600: s



Dicono che l'abito non fa il monaco. Però qualche volta vale il contrario. Una volta una bella automobile era importante almeno quanto lo *spread*. Non a caso l'auto si chiamava "di rappresentanza". E la vista di quelle vetture lucide nei telegiornali in bianco e nero, con tanto di bandierine che garrivano sui parafranghi anteriori e i governanti assisi a salutare con morbidi cenni della mano, contribuiva, più del famigerato *spread*, a condizionare l'opinione che la gente si faceva di quella nazione. Nel 1963, al Salone di Francoforte, a vent'anni esatti dalle disfatte che l'avrebbero portata alla sconfitta nella seconda guerra mondiale, la Germania decise di riappropriarsi, attraverso la casa di punta d'allora, ovvero la Mercedes, del prestigio automobilistico conquistato negli anni Trenta con le "Grosser" stelle d'argento. A ben guardare fu un'anticipazione del primato tedesco, oggi così beffardamente sventolato con i problematici *bund*. Quasi una prova, meccanica e semovente, della capacità di risorgere dal disastro bellico. Alla Mercedes, d'intesa col governo tedesco, volevano qualcosa da esibire al mondo. Pensarono, allora, che una straordinaria leva per rinforzare la

"Germania uber alles" sarebbe stata un'auto di rappresentanza per i potenti della terra. Il progetto della 600 W100 prese forma nel 1959, grazie a Paul Bracq, responsabile del centro stile della casa tedesca. All'inizio, i primi schizzi indugiarono su linee americaneggianti. Poi, fortunatamente, prevalse (Marchionne gentilmente annoti) uno stile più europeo, essenziale e geometrico, particolarmente in voga negli anni Sessanta, forse un po' inquinato da abbondanti cromature. Le misure erano extralarge e la produzione prevedeva tre modelli: berlina, pullman e landaulet (raccomandata a sovrani e capi di stato che ancora volevano esibirsi in pubblico abbassando l'ultima parte della capote). Consuetudine abbandonata dopo l'assassinio di John Fitzgerald Kennedy a Dallas, il 22 novembre 1963, mentre

Clienti

Tra i vari personaggi che hanno posseduto una Mercedes 600, vanno ricordati Aristotele Onassis, l'ex presidente dell'Unione Sovietica Leonid Breznev, l'ex dittatore dello Zaire Mobutu Sese Seko, Elizabeth Taylor, Elvis Presley, John Lennon e George Harrison, il direttore d'orchestra austriaco Herbert von Karajan, l'ultimo Scià di Persia Mohammad Reza Pahlevi, Mao Tse Tung, Coco Chanel, papa Paolo VI (ma Giovanni Paolo II la restituì alla

e l'auto fa lo spread...

MUSEO NICOLIS



viaggiava accanto alla moglie Jacqueline su Lincoln Continental cabriolet. Tant'è vero che sulla produzione complessiva delle Mercedes 600 ben 2190 furono le berline chiuse, 428 le pullman (a quattro o sei porte) e solo 59 le landaulet. Nel 1970, sul confine che separa Veneto e Lombardia, fra Verona e Mantova, vallate morbide e colline moreniche, un ragazzino torna da scuola seduto sull'ultima fila dei sedili della corriera, come allora si chiamava. Guarda dietro e prova un sano languore dopo cinque ore di lezione, insomma ha voglia di pastasciutta. All'improvviso una scarica d'eccitazione lo rianima. "Dalla nebbiolina vidi spuntare una Mercedes... grossa, ma così grossa... che sfilò via superando il pullman a tutta velocità, ed io, me lo ricordo ancora, rimasi estasiato", racconta

oggi quel bambino diventato cinquantenne e imprenditore affermato nel settore tessile. Poi aggiunge: "La acquistai nel 1988, fu un regalo di papà. La trovammo a Roma e qualche anno dopo la sottoposi ad un accurato restauro in Germania. Mi sarebbe costato meno un appartamento vista mare in Costa Azzurra...". Ogni domenica, sulla strada fra Goito e Valeggio sul Mincio è facile vederla, elegante e maestosa. Ma il proprietario ha affrontato anche lunghi viaggi in Nord Europa, senza avere mai alcun problema. A bordo, fra velluti di inaudito spessore e ovattati dal mondo che resta fuori, quando l'acceleratore va giù l'otto cilindri sprigiona una melodia possente ma trattenuta, che lascia appena intendere di che cosa sarebbe capace se esigenze regali non imponessero sobrietà e discrezione. La

Mercedes 600, erede della 770K, lanciò un quanto di sfida soprattutto alle inglesi Rolls Royce e Bentley puntando semplicemente alla perfezione. Gli statisti che ebbero il privilegio di viaggiare su quest'auto potevano godere di un'illuminazione a giorno, grazie a dodici plafoniere. Per tacere degli accessori: televisore, telefono, bar, frigorifero. La dotazione compren-



deva piccole civetterie di bordo come due stilografiche, il rasoio elettrico e il portacipria, tutti griffati Mercedes. Basterebbe venderne uno per acquistare col ricavato una 500 d'epoca. La Mercedes 600 non era parca di consumi e inghiottiva 25 litri per macinare un centinaio di chilometri. La crisi petrolifera del 1973 inflisse una pesante frenata alle richieste di questa auto, tale da sospendere la commercializzazione in parecchi mercati, tranne alcuni molto particolari, come quello degli Emirati Arabi, dove l'export floridamente continuò fino al 1981. In Occidente restò il ricordo di una stagione passata, quando il divismo degli artisti sottolineava il

successo con l'auto a cinque stelle. Chissà se nel 1963 anche i cervelloni di Standard & Poor's avevano inserito la Mercedes 600 fra le condizioni obbligate per conquistare le tre A+ sui mercati internazionali.



In queste pagine le immagini della Mercedes 600, auto simbolo degli anni Sessanta

famosi

Mercedes in cambio di una Papamobile), l'imperatore Hiroito e Idi Amin Dada, dittatore dell'Uganda dal 1971 al 1979..





MUSEO NICOLIS

Porte aperte al Museo



Il 26 febbraio 2012 si è svolta la visita dei Soci del Veteran Car Club Bernardi al Museo Nicolis. La partecipazione è stata numerosa e l'evento ha riscosso un generale apprezzamento. Dapprima si è svolta la visita guidata organizzata a gruppi con l'ausilio del personale del Museo, poi sono state approfondite le articolate disposizioni regolamentari promanate dall'Asi. "Le recenti normative non possono essere sinteticamente riassunte in poche righe", spiegano Giorgio Cristofoli e Giovanni Portioli, "ma la segreteria del Club e i Commissari restano come sempre a disposizione per rispondere a tutte le domande e semplificare il più possibile la complessa burocrazia che regola la materia". Durante la visita numerose sono state le domande dei Soci intervenuti

che hanno visto in esposizione campioni di vecchi ricambi, dischi a tallone, mezzo canale, ammortizzatori a frizione, radiatori a nido d'ape e altri che servivano per identificare i sistemi costruttivi adottati sulle auto storiche. Era presente anche il presidente Luciano Nicolis, che ha portato il suo apprezzamento e ringraziamento agli organizzatori, manifestando la volontà di riproporre l'incontro al Museo con i Soci del club anche per il futuro. Il buon risultato dell'evento si deve, oltre all'informativa data dalla segreteria ai Soci, anche alla divulgazione sull'Arena, strumento che ha promosso adeguatamente l'incontro. La stessa informazione era stata pubblicata anche per la sessione di omologazione "Certificazione d'identità" che si è svolta al Museo il 18 febbraio.

Alcune immagini della giornata "Porte aperte al Museo Nicolis", lo scorso 26 febbraio

Quanta gente per Giulio!

Una sala gremita con 300 persone ha ascoltato a Verona, nel settecentesco Palazzo della Gran Guardia, i ricordi di Paolo Marzotto intervistato da Aldo Zana e Cesare De Agostini in occasione della presentazione del libro 'Cabianca, storia di corse' di Danilo Castellarin (Cortella editore). Giulio Cabianca fu un grande campione scaligero degli Anni Cinquanta. Conquistò vittorie memorabili battendosi contro avversari che disponevano di auto molto più potenti. La sua carriera finì tragicamente giovedì 15 giugno 1961, all'autostrada di Modena. L'inchiesta giudiziaria durò molti anni perché la Cooper-Ferrari, uscita di pista, investì tre passanti, uccidendoli. Ora, passati i cinquant'anni che imponevano la segretezza, un libro ne rievoca ogni dettaglio, anche quelli fino ad oggi sconosciuti, con documenti inediti affiorati dopo una lunga e laboriosa ricerca compiuta all'Archivio di Stato e alla Procura di Modena. Altro inedito sono le lettere che il campione scriveva al figlio adolescente Cesare dai circuiti italiani ed europei, raccontando i retroscena delle corse e gelosamente custodite dalla famiglia. Paolo Marzotto, 81 anni, ha rievocato i suoi duelli con Cabianca alla Coppa d'Oro delle Dolomiti e la vittoria alla Salita delle Torricelle nel 1954, regno di Cabianca, che ne vinse cinque edizioni. Con piacevoli battute e gustosi aneddoti l'amarcord dell'automobilismo ha interessato e divertito il pubblico, che ha partecipato alla serata presentata dall'assessore allo sport Federico Sboarina e dalla presidente della



Davvero tutto esaurito alla Gran Guardia per la presentazione del libro su Giulio Cabianca. In alto, da sinistra, P.Marzotto, C.Cabianca, A.Zana e C. De Agostini

commissione cultura Lucia Cametti insieme al presidente dell'Automobile Club Verona Adriano Baso. I relatori hanno rievocato le imprese alla Mille Miglia e alla Targa Florio dove Cabianca vinse più volte la classe. Trionfò alla Coppa delle Dolomiti del 1956 con una piccola Osca 1500 davanti a muscolose 3000 e 4000. Nel 1959 portò

per primo alla vittoria la Dino Ferrari 196S, a Monza. L'anno dopo fu quarto al Gran premio d'Italia di F.1 su Cooper-Ferrari. Fu primo anche alla Trieste-Opicina, alla Bologna-Raticosa, alla Trento-Bondone, al Giro dell'Umbria, al Circuito di Caserta, L'Aquila, Napoli e molte altre ancora. Gare dove le strade di tutti i giorni diventavano

vere e proprie piste, con cunette, dossi, buche. Il tutto tra case, marciapiedi, pali, alberi: un autentico campionario di insidie che oggi renderebbero inconcepibile una corsa in quelle condizioni. Le protezioni erano decorative, pannelli di legno e balle di paglia, come hanno dimostrato i filmati inediti proiettati in sala.



A spasso con... Enrico Bernardi



Il buffet della manifestazione



Silvia e Thomas Nicolis durante la premiazione



Giorgio Cristofoli sulla Bonifacio del 1919



Numerose le motociclette della prima metà del Novecento

Non è facile tornare a far festa dopo un grande dolore. L'impegnativo compito è toccato all'organizzatore del classico raduno "A spasso con Enrico Bernardi per la Salita delle Torricelle" che si è svolto il 29 aprile 2012, esattamente cinque giorni dopo le esequie di Luciano Nicolis. Ma proprio per onorare nel migliore dei modi la sua simpatia e bonarietà, Maurizio Cordioli, commissario moto del Veteran Car Club "Enrico Bernardi", è riuscito a realizzare un piccolo prodigio richiamando 52 partecipanti di cui 36 con moto costruite prima del 1950. Tra queste, alcuni esemplari molto interessanti come la Bonifacio del 1919 di Giorgio Cristofoli, che si è aggiudicata il primo premio. Bonifacio era un costruttore di Verona degli anni Venti. Fra i partecipanti anche Elvira Daldegan, vice commissario nazionale manifestazioni Asi.

Oltre a Cristofoli, sono stati premiati Mauro Pascoli su Triumph e Napoleone Bianchini su Matchless. Premiata anche Luciana Xamo su Guzzi Superalce.

Molto toccante ed intenso il ricordo di Luciano Nicolis in tutti i partecipanti. Una targa è stata consegnata alla famiglia rappresentata dalla moglie Renate e dai figli Thomas e Silvia, con tanti bimbi che hanno rallegrato la giornata. Silvia e Thomas hanno manifestato ai collezionisti il loro desiderio di continuità dell'opera paterna. Dopo la partenza dal Museo Nicolis, il corteo ha raggiunto le Torricelle (teatro di molte gare motociclistiche ed automobilistiche) con rinfresco al tennis club. Il raduno ha poi raggiunto l'agriturismo Santa Lucia di Sona dove i concorrenti hanno pranzato.

Cinquantini nel cuore

MUSEO NICOLIS



“Il primo cinquantino non si scorda mai”, lo ripete spesso Angelo Di Leone, esponente del Direttivo del nostro Club. E aggiunge: “Perchè quelle due ruote, sia per chi le ha guidate sia per chi le ha solamente sognate, rappresentano da sempre un senso di libertà e autonomia che permise le prime gite fuori porta, la scoperta di territori fino allora sconosciuti, qualche volta la conquista del primo amore”.

Domenica 20 maggio si è svolto il tradizionale appuntamento a Vigasio con ‘Cinquanta Cinquantini’ che ha richiamato molti partecipanti provenienti da Rovigo, Cremona, Brescia, Mantova, Ferrara, Vicenza molte altre città del Centro Nord. C'erano Testi Champion, Malaguti Sport, Malanca, Aspes Juma, Minarelli, Garelli, Cimati, tutte costruite entro il 1973.

Partiti da Vigasio, i concorrenti hanno raggiunto il bar “La Chimera” dove hanno potuto ritornare quindicenni grazie alle prove di velocità e di regolarità.

Scaricata l'adrenalina, il gruppo è ripartito per la località Brigafatta dove è stato consumato il pranzo e si sono svolte le premiazioni che hanno visto, per la prova di velocità, al primo posto Ruggero Ruggeri su Romeo Minarelli, al secondo posto Massimo Cerioli su Testi Champion e al terzo posto Guido Lobba su Arpes Sport. Nella gara di regolarità il primo posto è andato a Marco Righetti su Testi Champion, il secondo a Elpidio Lorenzon su Corsarino ZZ e il terzo posto a Adriano Crotti su Testi Champion.

A lato, la locandina della manifestazione e i simpatici “cinquantini” che hanno partecipato numerosi al raduno



IL CLUB AUTOMOTO STORICHE

CON IL PATROCINIO DEL

COMUNE DI VIGASIO

E LA COLLABORAZIONE DEL V.C.C. E.. BERNARDI

5° Raduno
50 CINQUANTINI
a Vigasio

da Strada Velocità
Regolarità Cross



VIGASIO (VR)

Domenica 20 Maggio 2012



La Lancia Astura del Museo Ni



Luciano Nicolis vicino alla Lancia Astura MM

I colori scaligeri hanno chiuso con un quarto posto la Mille Miglia 2012, grazie al bel piazzamento in alta classifica di Giordano Mozzi con la moglie Stefania Biacca (vincitori nel 2011) sulla Lancia Astura del Museo Nicolis che correva in memoria di Luciano, fondatore del museo di Villafranca e scomparso il 21 aprile. Ha vinto l'Alfa Romeo Zagato del 1933 degli argentini Claudio Scalise e Daniel Claramunt. Secondi assoluti Canè-Galliani su Bmw, terzi Mocerì-Cavalieri su Aston Martin e poi la Lancia di Villafranca. Un quarto posto assoluto che rappresenta il risultato più importante fino ad oggi conquistato dalla nostra città alla Mille Miglia rievocativa, che si disputa dal 1977.

A fine gara un velo di tristezza ha adombrato la corsa per l'attentato di Brindisi e lo stesso Alessandro Casali, presidente del comitato organizzatore, aveva ipotizzato l'idea di sospendere la corsa, fermata a Bologna alle 18 di sabato da una manifestazione che ha inflitto un notevole ritardo sulla tabella di marcia. Gli organizzatori hanno poi deciso di concludere la corsa e dedicare un minuto di silenzio dopo l'arrivo a Brescia, celebrato alle 22.41 e anticipato da un lungo, affettuoso applauso dedicato ai parenti della vittima e



Giordano Mozzi e Stefania Biacca arrivano a Verona (foto Andrea Beghini)

dei feriti dell'attentato. Il gesto simbolico è stato ripetuto anche domenica alla cerimonia di premiazione dove Mozzi, ritirando il trofeo, ha dedicato il bel risultato alla memoria di Luciano Nicolis.

Grossa affermazione anche per l'*equipe* scaligera "Squadra Corse Grifo Rosso" che ha piazzato il veronese Gino Perbellini e Keil Horst su Jaguar-Biondetti al 23° posto assoluto (su oltre 380 partecipanti) non-

chè primi delle Jaguar in gara e terzi di classe. Eccezionale anche il risultato di Luca Patron con Francesco Balbo classificati al 31° e terzi di classe con la loro fantastica Alfa Romeo 25006C. Praticamente due equipaggi nei primi trenta.

A Luciano Nicolis piaceva raccontare la storia della Astura. Con quest'auto lui stesso partecipò a diverse edizioni della manifestazione rievocativa. Costruita in

Nicolis è quarta alla Mille Miglia!

MUSEO NICOLIS



Gino Perbellini e Keil Horst su Jaguar-Biondetti si sono classificati al 23esimo posto assoluto e primi di tutte le Jaguar in gara

un unico esemplare prima della guerra per Gigi Villoresi, era poi miseramente caduta nelle mani dei malviventi e venne recuperata in Svizzera dove era stata sequestrata dalla polizia ai contrabbandieri che la usavano per la straordinaria potenza del suo motore. Ma anche perché, sotto i lunghi cofani, venivano stipate sigarette e orologi. Nicolis se la aggiudicò a un'asta di Ginevra e ne fece la regina del suo museo.

Per rifare la testata fu necessario ricorrere a un modello di legno realizzato a mano a Torino. L'idea di costruire una Lancia Astura speciale per la Mille Miglia nacque nel 1938 durante una partita a golf, a Monza, fra Gigi Villoresi e Gene Minetti, distributore Lancia a Milano. All'epoca, Villoresi era pilota ufficiale Maserati, che però non disponeva di una vettura adatta a questa gara. Così si pensò alla Astura. La cilin-



L'Alfa Romeo 2500 6C di Luca Patron e Francesco Balbo, 31esimi drata dell'otto cilindri Lancia venne portata da 2973cc a 3200cc e dopo un'opportuna elaborazione la potenza salì da 96 a 140 cavalli.

Villoresi decise di collaudare la macchina a Cortina, dove uscì di strada, danneggiandola. Saltò così l'appuntamento con la gara bresciana. In seguito Cortese si impose sui circuiti di Luino e Modena. Alla Mille Miglia di velocità la Astura prese parte solo undici anni più tardi, nel 1949, con l'equipaggio Gordon-Lewis. Il motore è realizzato con due testate Aprilia e può raggiungere una velocità di 200 chilometri. Quando Villoresi aveva settant'anni, Luciano Nicolis lo invitò a guidare la Astura al Mugello. Simpatico il ricordo di quell'avventura: "Mi ero seduto al suo fianco", raccontò Nicolis in un'intervista, "e continuavo a raccomandargli di andare piano, di non superare i tremila giri. Lui fingeva di non sentire e marciava allegro a 5000 mentre le curve venivano avanti veloci e lui sempre col piede giù. Io mi dicevo ora frena ora frena, invece niente. Quando ormai ero rassegnato al testacoda, lui dava una sterzata decisa, un colpetto al freno ed entrava in curva come una palla di schioppo. Mai una volta che la Astura abbia reagito male nelle mani del vecchio maestro".

Verona Classica



Ha richiamato numerosi appassionati la manifestazione fieristica 'Verona Classica' organizzata la scorsa primavera da Mario Pellegrini alla Fiera di Verona. Lo stand più prestigioso era riservato al Veteran Car Club Enrico Bernardi e alla Squadra Corse Grifo Rosso che hanno portato in fiera due vetture british racing green, una Jaguar XK 120 e una Triumph TR2 long door 1954. Per tre giorni gli appassionati hanno potuto girare fra i tavoli degli espositori che avevano portato numerose auto e moto storiche, ricambi, riviste, libri, gadget e particolari introvabili per rendere più belle le nostre automobili doc. Nonostante i tempi di crisi economica e di annunciata recessione il collezionismo di auto d'epoca non mostra

segni di flessione, tutt'altro. Le valutazioni sono sempre gagliarde e, soprattutto per i modelli ottimamente conservati e/o perfettamente restaurati, in costante crescita. Secondo gli esperti sembra che auto e moto storiche siano diventate un "bene rifugio" che difende e valorizza i nostri risparmi molto più di altre forme di investimento. Per giunta regalando il piacere di qualche ora serena scorrazzando in libertà al volante di automobili che ancora regalano il piacere della guida. In costante crescita anche le manifestazioni, i raduni, le gare di regolarità e le manifestazioni espositive come appunto 'Verona Classica' che tornerà nella seconda metà di ottobre con un evento ancora più spettacolare.

Calendario 2012

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 ottobre	Mostra scambio automodelli - Fiera di Verona
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

La Manovella d'Oro

Con grande soddisfazione i vertici del nostro Club hanno ritirato all'Old Time Show di Forlì il premio Asi 'Manovella d'Oro', importante riconoscimento che per la prima volta è stato riconosciuto al Veteran Bernardi. La giuria di Torino ha ritenuto di elargire la targa per la perfetta organizzazione della Stallavena-Bosco Chiesanuova 2011 che, come si ricorderà, aveva richiamato vetture di notevole livello storico e aveva dovuto ricorrere alla lista d'attesa per eccesso di richieste di iscrizione, in tutto più di cento. Anche lo spettacolo organizzato al Teatro Vittoria di Bosco con filmati originali dell'epoca commentati da Danilo Castellarin che ha poi intervistato ospiti famosi per ricostruire la storia della corsa scaligera ha contribuito all'ottenimento del premio, che rappresenta un fiore all'occhiello per pochi club italiani. "I criteri di giudizio si esprimono in 100 punti", spiega il nostro vicepresidente Luciano Olivieri, "e molto rilevanti sono gli aspetti culturali, paesaggistici, logistici, l'ospitalità e la qualità delle vetture partecipanti. Il nostro Club ha raggiunto il punteggio 96 su 100".



Roberto Loi consegna la Manovella d'Oro a Luciano Olivieri e Alberto Scuro del Vcc Bernardi