Veteran Car Club Enrico Bernardi

al Museo Nicolis

MUSEO NICOLIS

n° 10 - Inverno 2013

Lettera ai Soci

di Silvia Nicolis

Come tutti sapete, dallo scorso giugno mi è stato chiesto di ricoprire la carica di Presidente del Veteran Car Club Bernardi, istituzione che fu molto cara a mio padre Luciano. Cercherò di onorare questo nuovo impegno seguendo le sue orme e ricordandomi i suoi insegnamenti. C'è una massima in particolare che mi è molto cara e riassume in poche righe un approccio con la vita che dovrebbe, si spera, condurre alla serenità. Ve lo propongo con affetto riponendo nell'esperienza del Consiglio Direttivo e di tutti i Soci la mia fiducia.

"Chi è maestro nell'arte di vivere distingue poco fra il suo lavoro e il suo tempo libero, fra la sua mente e il suo corpo, la sua educazione e la sua ricreazione, il suo amore e la sua religione. Con difficoltà sa cos'è cosa. Persegue semplicemente la sua visione dell'eccellenza in qualunque cosa egli faccia, lasciando agli altri decidere se stia lavorando o giocando. Lui pensa sempre di fare entrambe le cose insieme". [Pensiero Zen]

Il Club Enrico Bernardi

PRESIDENTE ONORARIO	Francesco Bazzani
PRESIDENTE EFFETTIVO	Silvia Nicolis
VICE PRESIDENTE ISTITUZIONALE	Alberto Scuro
VICE PRESIDENTE (del. manifestaz.)	Roberto Gerosa
CONSIGLIO DIRETTIVO	Silvano Bissoli, Arcadio Cordioli, Giorgio Cristofoli, Angelo di Leone, Roberto Gerosa, Alberto Scuro
TESORIERI	Arcadio Cordioli, Angelo Di Leone
REVISORI DEI CONTI	Franco De Boni, Dario Marastoni, Gianni Pellizzoni
SEGRETARIO	Arcadio Cordioli
COMMISSARIO TECNICO MOTO	Maurzio Cordioli
COMMISSARIO TECNICO AUTO	Giorgio Cristofoli
VICE COMMISSARIO AUTO	Giovanni Portioli
COMMISSARIO MEZZI AGRICOLI	Claudio Zumerle

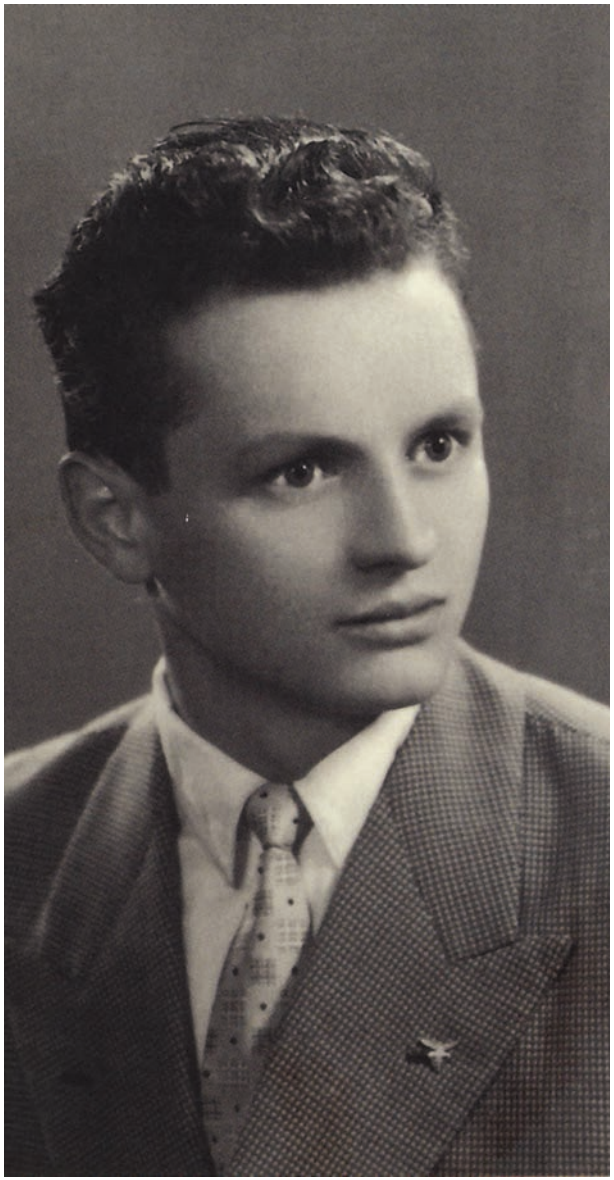
SEGRETERIA

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
Segreteria: Tania Aldrighetti

Orario: 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.

Amarcord Luciano



Il 19 gennaio Luciano avrebbe raggiunto un importante traguardo simbolico: ottant'anni di vita. Ma all'ultimo giro, lo scorso 21 aprile, un attacco cardiaco ce l'ha portato via impedendo quella festa che avrebbe meritato per un compleanno importante. Così abbiamo pensato di dedicare gran parte della nostra Rivista a 'Luciano Amarcord', con i ricordi spontanei di familiari, amici e appassionati. Sono pagine che ci aiuteranno a scoprire alcuni lati inediti di un grande personaggio. Senza finzioni e celebrazioni, delle quali non aveva certo bisogno. Alle parole auliche e retoriche abbiamo preferito le emozioni in diretta, come gli scatti fotografici di una polaroid. Per condividere con tutti il ricordo di ciascuno. Così la signora Renate Nicolis ricorda gli anni felici dei raduni con il marito, pilota esigente soprattutto nel radar di viaggio. Il fratello Nerino rievoca gli anni delle prime imprese commerciali e le burle che spesso animavano le serate di Luciano. La figlia Silvia ammette di aver capito solo col tempo "quanto fosse importante e rara la capacità condividere una domenica con la propria famiglia". Il suo papà affidava a tuttti compiti precisi prima di partire per i raduni: lucidare gli ottoni, controllare i cristalli, verificare la pressione delle gomme erano incarichi che venivano distribuiti con simpatia per coinvolgere anche i bambini. Danilo Castellarin parla del coraggio, Alberto Scuro della sua generosità e Michele Fabiano della lontana giornata in cui lo conobbe. Nel nostro Amarcord c'è anche l'intensa testimonianza di Roberto Loi, presidente Asi. E quelle di Giovanni Portioli, Roberto Gerosa, Silvano Bissoli, Luciano Olivieri, Giorgio Cristofoli, Arcadio e Maurizio Cordioli, Angelo di Leone. Dalla voce di ognuno affiorano piccole grandi memorie. Intense anche le testimonianze dei responsabili di altri Club. Francesco Bozza ricorda che Luciano "sapeva vedere meglio degli altri cosa sarebbe capitato dopo". Ad Alesssandro Lonardelli piace ricordarlo con una sua massima: "Noi non siamo proprietari di tutto questo, ne siamo i custodi per il futuro". Piero Gobbati ne ha colto un particolare lato umano, così come Samuel Ghirello. Ci sono anche le testimonianze storiche della signora Ada Bresaola e del nostro presidente onorario Francesco Bazzani, oltre a quelle dei collaboratori più stretti.

Amarcord Luciano

Renate Faccioli Nicolis

Vorrei ricordare mio marito a modo mio, senza scivolare nel genere patetico stile “salice piangente” che a lui non sarebbe certo piaciuto. Allora, torniamo indietro di qualche anno. Siamo a Parigi, meta di un importante raduno Lancia. Io e Luciano eravamo partiti da Verona sulla nostra Astura e arrivammo nella capitale francese dalla *Porte d’Italie*. Potete immaginare le difficoltà di percorrere un migliaio di chilometri con un’auto del 1939. Ma il bello doveva ancora venire perché si trattava di entrare in una delle metropoli più trafficate del mondo intero. Avevo studiato per tempo tutto l’itinerario e mi ero preparata un ‘radar’ preciso e chiaro. Ma Luciano non si fidava e decise di fermarsi in una stazione di servizio. Ci rimasi malissimo perché in qualche modo il mio lavoro veniva vanificato. Chi partecipa alle gare di regolarità sa bene che in simili avventure la tensione sale alle stelle. Mi scappò la frase “Ti auguro che ti tamponino la tua bella macchina”. Era l’augurio più brutto che potessi fargli, ma lui fece finta di niente e, in un modo o nell’altro, anche quella volta riuscimmo a raggiungere la nostra meta. Mi arrabbiai molto anche a Firenze quando, durante una Mille Miglia storica, incontrammo Gigi Villoresi che, come tutti sanno, era stato il primo a correre con la Astura. Ebbene quando lo vide, Luciano perse la testa e mi disse “Tu ora scendi e lasci il posto al signor Villoresi”. Io mi ritrovai a terra da un momento all’altro, in un luogo che non conoscevo, e le altre auto che passavano e non capivano. Cosa dovevo fare, l’autostop? Per mia fortuna trovai un passaggio su un’altra auto. In certe occasioni, la pioggia era copiosa e le condizioni di gara erano così dure che mi veniva da piangere. Allora dicevo fra me “Piangi Renate perché l’auto è scoperta e la pioggia confonderà le tue lacrime…”. Tutto questo può aiutarvi a capire quanto amore avesse Luciano per le auto e la storia. Bisognava accettarlo così. Non c’era un’altra soluzione. Ma insieme siamo stati benissimo per tanti anni e di questo gli sono profondamente grata. Anche se viaggiare per migliaia di chilometri con i cronometri inflessibili, il tempo imprevedibile e le macchine non certo confortevoli e sicure del Novecento non sempre era una passeggiata. Eppure, credetemi, anche se oggi non sono più giovane, sarei disposata a tornare a stringermi in quegli angusti abitacoli, a rivivere le scomodità, ad affrontare gli imprevisti e bagnarmi come un pulcino sotto i temporali di tutta Italia pur di rivivere un’avventura insieme a lui, felice vicino al mio Luciano.

Amarcord Luciano

Nerino Nicolis

Fin da piccolo Luciano migliorava il funzionamento di particolari meccanici: era la sua passione. Poteva essere una penna, un motorino elettrico, un orologio. La nostra prima auto fu una Fiat 501 grigia, adibita a camioncino. La usavamo per il commercio della carta e viaggiavamo sempre insieme. Qualcuno diceva che guidavo meglio io. Ma lui era molto bravo se capitava qualche noia meccanica. Nei primi anni Cinquanta acquistò una Fiat 500 blu balestra lunga. La nostra famiglia abitava a Pizzoletta e lui amava le burle. Una volta portò a Villafranca delle ragazze a mangiare il gelato, poi prese la Topolino e andò via, lasciando le "butele" con un palmo di naso. Un altro scherzo lo fece al caro amico Carlo Rigoni, saranno stati i primi anni Sessanta. Era arrivato in piazza all'ora dell'aperitivo per mostrare agli amici la sua Fiat 600 nuova di zecca. Ne era molto orgoglioso e offrì a tutti da bere. Mentre tutti bevevano, mio fratello andò fuori, smontò le borchie cromate che coprivano i cerchi della 600 e le riempì di piccoli sassi. Così quando il nostro amico ripartì sembrava che passasse la Banda di Buccari. E noi tutti giù a ridere a crepapelle. Nel 1962 si presentò nel sud della Francia, a Marsiglia, l'occasione di acquistare un carico di cellulosa bianca che era bruciata all'interno di una nave. Il rischio era che, per estinguere l'incendio, fossero stati usati prodotti che rendevano la cellulosa inutilizzabile. In macchina gli raccomandai con tatto di essere prudente, di inserire nel contratto una clausola che ci tutelasse. Ma lui si arrabbiò e mi disse che decideva lui cosa era meglio fare. Così, dopo, abbiamo diviso le attività perché io avevo meno voglia di rischiare di lui. Ma andammo sempre d'accordo. I ricordi più belli sono le gite che abbiamo fatto insieme, con mia moglie Odilla e lui con la moglie Renate. Ricordo un'intera settimana sulla Costiera Amalfitana, la Londra-Brighton e la Mille Miglia 1989. A volte, forse, scherzava troppo. Mia moglie lo sgridava. Gli diceva: "Luciano ormai sei un uomo importante, non devi scherzare con chi non conosci". Nel 2012, poco prima di Pasqua, aveva scritto una lettera molto intensa, tenera, che mia moglie ha letto sull'altare il giorno del suo funerale. Due giorni prima di star male avevo fatto una visita con Luciano all'attività cartaria. Dopo un paio d'ore di scambio di opinioni mi ha preso la mano dicendomi 'Come stai Nerino?'. Io mi sono un po' meravigliato perché in tanti anni non mi aveva mai preso la mano una volta. E sono tornato un po' bambino insieme a lui.

Pochi giorni di morire, Luciano aveva scritto una bella lettera che mi ha permesso di scoprirne una profondità ed una prospettiva davvero particolari. Per questo vorrei proporne alcuni brani: "Nella vita non dobbiamo dolerci se le rose hanno le spine, ma consolarci pensando che le spine portano le rose e dunque trasformare le nostre fatiche in gioia. E' vero, abbiamo fatto tanti sacrifici. Ma abbiamo anche goduto di tante soddisfazioni. Abbiamo avuto la fortuna di avere mogli attente e disponibili e il buon Dio ci ha voluto tanto bene regalandoci il dono della fede che, insieme al nostro impegno, ci ha permesso di affrontare e superare molte difficoltà". **Odilla Ferraro Nicolis**

Amarcord Luciano

Silvia Nicolis

Grazie a mio padre ho iniziato a vivere le auto d'epoca come un gioco. Sono la più piccola dei tre fratelli e quando papà mi portava ai mercatini o ai raduni io vedevo tutto quello che mi circondava con l'immagine ingrandita dell'infanzia. Mi sembrava un mondo magico. Le auto poi, erano davvero vecchie, tutte degli anni Venti e Trenta, dunque molto lontane dalle linee e dalle carrozzerie che ero abituata a vedere. A tutti veniva affidato un compito. Mia sorella Elena doveva controllare i cristalli, io le gomme, Thomas le tappezzerie, mia madre la carrozzeria. Tutto doveva essere lucente. Poi partivamo. Quando sono arrivata alle scuole medie ho iniziato a raccontare cosa facevo la domenica con la mia famiglia. E i miei compagni hanno iniziato a etichettarmi come "quella che va con le macchine di Ridolini". Così per un po' non ho più detto nulla perché mi vergognavo. Solo col tempo ho capito quanto fosse importante e rara la capacità condividere una domenica con la propria famiglia. Un altro ricordo gioioso è legato alla semplicità di quel mondo. Sì, lo so, c'erano anche allora macchine che valevano parecchio, ma non era quello che contava. C'era soprattutto voglia di stare insieme e divertirsi. Ai raduni nessuno doveva farsi venire il mal di testa con le prove intrecciate, i centesimi di secondo, la voglia di vincere. Le prove c'erano, ma facevano ridere. Gymkane, birilli, sfide di abilità, parcheggi impossibili. Insomma un gioco. Non sarebbe male recuperare quella dimensione. Mio padre inoltre favoriva l'incontro, la condivisione, la partecipazione. Stava bene con la gente. E a me, bambina, bastava che uno arrivasse da un'altra provincia per farmelo sentire come un americano. Una volta, credo fosse a Carpi, abbiamo trovato amici che non vedevamo da tempo e lui ha voluto caricare tutti sull'auto. Eravamo in dieci. E lo *speaker* della manifestazione ha detto "Però che famiglia numerosa ha Luciano Nicolis". Quella dimensione di semplicità mi ha insegnato a capire i veri valori delle cose, la prevalenza dei contenuti rispetto ai contenitori e la responsabilità delle conseguenze delle nostre azioni.

Tutti sentimenti che mi hanno trasmesso mio padre e mia madre. Quando mi ha chiesto di gestire il museo insieme a lui mi sono sentita molto lusingata. Anche se non è stato facile -e non lo è tuttora- perché la storia delle auto è come un cerchio che si allarga sempre più e quando credi di sapere, di essere vicina a chiuderlo, ebbene lui si allarga ancora di più e tu non lo chiudi mai. Credo sia così per tutti i processi di conoscenza e curiosità. In ogni caso servono per migliorare e crescere. A volte mio padre non era solo bonaccione, sapeva essere anche un papà duro. Un danno in casa voleva dire essere puniti. Da bambina, se commettevo qualche sciocchezza, mi spediva in fabbrica a dividere i sacchi di carta. E se i professori mi davano una nota, lui era il primo a rimproverarmi. Ho molto amato la sua passione, l'ottimismo, l'allegria e quel certo nonsochè che gli permetteva di non prendersi troppo sul serio. E' stato un uomo coraggioso, determinato, preparato. Capace di far vivere come un gioco anche le prove più impegnative. Inoltre metteva sempre l'uomo al centro. La cosa che invece mi piaceva meno era la sua testardaggine. Dio, quante lacrime. Però capitava anche che, un mese dopo aver litigato su una certa cosa, venisse vicino e tornasse sull'argomento dicendo "Sai ci ho pensato, forse avevi ragione tu…".

Amarcord Luciano

MUSEO NICOLIS

Thomas Nicolis

“Papà, lasciami divertire finchè sono giovane, poi ti prometto che non ti deluderò”. E così è stato. Thomas, classe 1971, entra in Lamacart ancora ragazzo. “Mio padre aveva disegnato per me un percorso formativo completo. Prima mi ha assegnato al magazzino della ditta per farmi conoscere i materiali, i volumi, le componenti merceologiche che trattavamo, poi sono stato destinato alla pressa per capire la fatica di chi lavorava per noi, infine mi ha fatto viaggiare per un anno sui nostri camion, perché comprendessi gli snodi della rete commerciale, le aspettative dei fornitori, le esigenze dei clienti. Solo dopo questa palestra formativa sono arrivato alla scrivania, seduto in ufficio. Era il 1993 ed avevo 21 anni”. Con buoni risultati visto che oggi i volumi trattati sono lievitati da 40 mila a un milione di tonnellate di carta, pari a duecento autotreni al giorno, e che proprio nel 2012, l’anno amaro che gli ha portato via il padre, il figlio Thomas alla guida della Lamacart, ha avuto la soddisfazione di ricevere -prima volta per una società italiana- il riconoscimento internazionale più ambito del settore, il *Papyrus Award,* consegnato dal *Bureau of International Recycling* che ha sede a Bruxelles e che rappresenta tutte le aziende del recupero di 80 paesi nel mondo. “Papà ne sarebbe stato felice”, sorride Thomas, “anche perché l’anno prossimo, il 24 giugno, ricorre il cinquantesimo anniversario della fondazione della nostra azienda”. E aggiunge: “Mi ha sempre dato molta autonomia e diceva sempre ‘Non chiedermi ogni volta che cosa devi fare, decidi tu, ma conta su di me nei momenti più difficili’. Che non sono mancati, ovviamente, perché la vita non è mai come un’autostrada, “ma anche in quei frangenti lui restava sempre molto lucido e calmo e diceva che nella vita l’importante è fare più cose giuste che sbagliate e impegnarsi a fondo, crederci, non mollare mai”. “Da bambino il premio più atteso era il viaggio a Reggio Emilia, dove papà portava me, Elena o Silvia da Gianni Torelli, un bravo meccanico poi diventato apprezzato restauratore. In via Genova, sede della prima collezione, era un onore tenere la lampada, mentre lui guardava i particolari delle vetture. Un altro premio erano i raduni, i mercatini, qualche volta stare al suo fianco nelle gare famose. Come nel 1983, quando mi portò, appena dodicenne, alla ‘Coppa d’Oro delle Dolomiti’. Il regolamento richiedeva la patente ad entrambi i partecipanti, pilota e copilota. Ma lui spiegò agli organizzatori che quel ragazzino che spuntava appena dall’abitacolo dell’Astura -magica ed enorme ai miei occhi di bambino- era un aiutante, un meccanico. E loro accettarono. Con lui ho partecipato anche alla Mille Miglia storica, mi ricordo ancora la bufera di neve sul Terminillo, nell’edizione del 2000. Era capitato un guaio a un ammortizzatore posteriore. E papà, per rimettere la macchina in assetto, aveva fatto togliere anche l’altro. Quante botte! Io avevo ventinove anni e ogni tanto lo guardavo, preoccupato. Ma non si scoraggiava mai e continuava a macinare chilometri in tutte le condizioni. Per una settimana abbiamo avuto lividi e la schiena rotta. La prima volta che mi affidò il volante della sua prediletta Astura fu proprio nella primavera di quell’anno, al raduno storico ‘Valli e Nebbie’ di Ferrara, in preparazione della Mille Miglia. C’erano i migliori campioni di regolarità. Per noi l’importante era partecipare. Quando tutto era finito, siccome cominciava a tramontare e dovevamo fare ancora un centinaio di chilometri prima di arrivare a casa, avevamo deciso di anticipare i tempi, caricando la Lancia sul carrello per non far tardi. Fu in quel preciso momento che qualcuno corse fuori a chiamarci perché avevo vinto la mia classe. Lui fu molto fiero e mi lanciò una sguardo d’intesa, senza dire una parola.

Di padre in figlio l’evoluzione del recupero e riciclo della carta in mezzo secolo di storia

Oggi la raccolta differenziata è un obbligo di legge. Ma un tempo non era così e la valorizzazione di materie altrimenti destinate all’eliminazione era un’intuizione di pochi. Lamacart, che ha un centinaio di collaboratori, ha chiuso il 2012 con un notevole incremento del fatturato arrivando al riciclo di un milione di tonnellate di carta sui 6 milioni complessivi raccolti in Italia.

Amarcord Luciano

Roberto Loi

Mi è stato chiesto dall'amico Danilo Castellarin se intendevo partecipare al ricordo di Luciano, che verrà pubblicato sulla rivista del Veteran Car Club Bernardi e inviato a tutti i Club Asi d'Italia in occasione di quello che sarebbe stato l'ottantesimo compleanno del fondatore del Museo Nicolis, il 19 gennaio. Ho sentito d'impulso il dovere di ringraziare per la richiesta che destava in me un turbinio di ricordi. Luciano è mancato il 21 aprile 2012 e periodicamente il mio pensiero si rivolge a Lui perché ho condiviso molti momenti della nostra vita associativa. Quanti passaggi difficili, del mio primo periodo di presidenza, mi tornano alla mente con la sua immagine, le sue espressioni di conforto e condivisione che non erano mai affrettate, di circostanza, ma sicure, di quella sincerità e semplicità che hanno contraddistinto ogni attimo della sua esistenza. Mai nulla che non fosse spontaneo e corretto sgorgava dalla sua bocca, mai un pensiero negativo per coloro che non condividevano il nostro modo di pensare e vivere. Luciano rappresentava il positivo. Sapeva allontanare tutto ciò che non esprimeva la positività e la ricerca del risultato, nel modo più sereno e più spontaneo possibile. Nelle riunioni di Consiglio, poche parole, essenziali, che portavano al contributo di cui avevamo bisogno e poi all'azione, come era abituato lui. Ecco il motivo di tanto successo e ammirazione. Concretezza e visione limpida, senza ombre, di ciò che si doveva fare, senza tentennamenti. Luciano è stato un uomo essenziale, anche se dotato di molto umorismo, arguzia e grande sensibilità. Mi manca molto, ma quando lo penso, mi pare di sentire dalla sua voce il suo consiglio e il suo pensiero, che ancora oggi mi suggeriscono le scelte giuste nei momenti di difficoltà. Apprezzo molto questo ricordo voluto dai suoi cari e dagli amici, perché ci aiuta a tramandare le sue doti, grandissime, nel tempo.

Alberto Scuro

Nel 1985, neolaureato, decisi di vendere auto e moto moderne per acquistare un'Aurelia B 20 ed una Maserati 3500 GT. Luciano mi disse: "Ma chi è questo ragazzo che invece di andare al bar con auto e moto alla moda decide di venderle per comperarsi due ruderi che fanno fatica a muoversi?". Fu il nostro esordio. Col tempo ho poi conosciuto un uomo determinato e proiettato nel futuro. Saggio e illuminato. Di apparente e disarmante semplicità. Aveva un entusiasmo coinvolgente, simile ai bimbi. E poi una lucidità ineguagliabile, un fiuto raro per gli affari ed una preparazione motoristica eccezionale. Era capace di straordinari gesti di generosità. Un giorno gli portai una carrozzina dei primi del secolo. Volevo un consiglio per il restauro. Lui mi disse: "Lasciamela qui". Sei mesi dopo me la restituì come nuova, perfetta, sembrava appena uscita di fabbrica. Fu il regalo più bello che potesse fare a mia figlia Benedetta. Spesso mi portava a spasso per i capannoni della Lamacart e mi spiegava cosa avrebbe realizzato, parlandomi dei suoi progetti. Io restavo a bocca aperta e quando tornavamo mi chiedeva sempre: "Ora dimmi come fa uno straccivendolo come me a meritarsi l'amicizia di un professore come te?". Quando aveva 77 anni parlammo insieme di dare un impulso al 'Veteran Car Club Bernardi' facendo nascere una 'Squadra Corse'. Dimostrò subito grande entusiasmo, non mancò mai ai nostri appuntamenti e i nostri soci lo vollero Presidente Onorario. Grande il suo entusiasmo quando mi chiese di succedergli nel Consiglio Federale dell'Asi ed io accettai. I suoi occhi pieni di gioia e di fiducia mi hanno riempito il cuore. Luciano è stato per me un punto di riferimento ed una guida per tanti anni. Splendida la sua frase di commiato dall'Asi: "In ogni famiglia, in ogni associazione, in ogni club ci possono essere incomprensioni e contrasti. L'importante è non criticare ma lavorare sempre tutti insieme per il meglio e possibilmente gratis". Grazie Luciano. Ciao.

Amarcord Luciano

Luciano Olivieri

Era il 1986 e in occasione di un incontro all'Associazione Industriali conobbi Luciano Nicolis. Ne avevo già sentito parlare tante volte ma la conoscenza superò ogni possibile immaginazione per la cordialità immediata che mi trasmise. Pur sapendo poco di me, mi invitò a visitare le sue collezioni di via Genova e mi anticipò l'idea di realizzare un museo in grande stile in via Postumia, in un palazzo costruito con le migliori tecniche moderne, in cemento e cristallo, all'interno del quale custodire la storia del nostro passato motoristico e tecnologico.
Poi, nel 2003, il mio impegno sul fronte delle auto classiche divenne più impegnativo e assunsi la presidenza dell'Historic Cars Club Verona, incarico che ho ricoperto per due mandati. Naturalmente i nostri rapporti si infittirono. Un giorno mi chiese di diventare il suo braccio destro all'interno del Veteran Car Club Bernardi. Accettai con entusiasmo imparando da lui molte cose. Ci capivamo con uno sguardo durante i lunghi viaggi a Torino per raggiungere la sede dell'Asi, all'interno della quale Luciano era uno dei più ascoltati consiglieri del Direttivo Federale ed io presidente della Commissione Club. Me lo ricordo non solo come maestro di passione, ma anche di vita. Aveva la straordinaria capacità di 'andare oltre'. Quando è mancato ho molto sofferto e resta sempre nei miei pensieri.

Roberto Gerosa

A volte le passioni dei motori sono contagi di famiglia. Mio zio era Sardo Gerosa, noto sportivo veronese. Fu lui a presentarmi Luciano Nicolis, una trentina d'anni fa. Avevo un'Alfa Romeo Giulietta, una berlina con il cambio al volante. Mi iscrissi al Club e qui ho trascorso 23 anni alla vicepresidenza, a fianco di Luciano. Non era sicuramente una persona facile, Luciano. A volte nelle riunioni diceva "Questo è quello che ho deciso io, cosa ne pensate voi?". Chiaro che un personaggio così non lasciava molto spazio alla trattativa. Ma nel tempo quella frase, quel modo di fare, è diventata una dolce compagnia. Anche perché bisogna riconoscere che certi atteggiamenti lui se li poteva davvero permettere grazie alla competenza e alla tenacia di imparare. La sua preparazione era sempre ai massimi livelli. E anche se, di tanto in tanto, affiorava quel suo modo di fare, bisogna ricordare che, sotto sotto, c'era sempre una grande umiltà e una spettacolare umanità. Valori non trascurabili visto il suo ruolo, la posizione sociale che occupava, la cultura storica che possedeva.

MUSEO NICOLIS

Amarcord Luciano

Danilo Castellarin

Le prime testimonianze di Luciano Nicolis sono come il cambio di un'auto classica: prima, seconda, terza e quarta. La prima è stata il coraggio di raccontare la sua passione. Perché non è da tutti aprire il proprio mondo di sentimenti. Molti lo tengono celato, segreto, perché se ne vergognano. E diventano tristi, difesi, temendo le critiche, che non mancano mai. Lui lo ha fatto senza timore ed ha contagiato con la sua passione migliaia di altre persone, trasmettendo lietezza, bellezza, storia, consapevolezza, dinamismo, stupore, cultura. La seconda testimonianza è stata l'attaccamento alla sua terra. Perché per fare un museo di livello europeo poteva scegliere Verona, patrimonio Unesco dell'umanità, quarta città turistica italiana dopo Roma, Firenze e Venezia. Lui ha voluto restare a casa sua, portando a Villafranca un patrimonio culturale che forse verrà compreso appieno solo col tempo che verrà. La terza testimonianza è stata la condivisione perchè ha scelto di fare partecipi amici ed appassionati aprendo le porte e diffondendo il messaggio culturale della storia dell'auto, della moto, della tecnica. Non ha chiuso a doppia mandata nei *caveau* le sue cose più belle. Le ha collocate in un palazzo di cristallo, perchè tutti le potessero vedere e con lui stupirsi dell'impegno degli inventori, del genio dei progettisti, delle fatiche inenarrabili dei meccanici, dei rischi inauditi dei piloti, insomma della fatica dell'uomo nel corso del Novecento per migliorare la qualità della vita, per far crescere la società. La quarta testimonianza è stata le modestia e l'umiltà, raccontando pubblicamente le levatacce all'alba, il carretto pieno di carta straccia, gli zoccoli del cavallo che scivolavano sulla brina gelata, il tabarro di pessima qualità che pesava molto e scaldava poco. Teneri *amarcord*, soprattutto oggi, in un'epoca in cui tutti sanno tutto fin dall'infanzia, nascono "imparati" come dicono al Sud, e a volte il ricordo di com'eravamo sembra perfino infastidire alcuni genitori. L'olio del cambio che ha tenuto insieme le quattro marce, che le ha fatte ingranare senza "grattare" mai, è stata la scelta dell'oggetto per fare storia. Luciano, per la staffetta dal passato al futuro, ha scelto l'automobile. Perchè a differenza di altre opere dell'ingegno umano, l'auto si muove. Quelle storiche poi, alimentano emozioni sincere quando passano, toccando il cuore della gente che rivede in loro le tappe della propria vita, la 500 della gioventù, la prima berlina quando la famiglia cresceva, la sportiva, l'auto di papà, o del nonno, quella del matrimonio o della prima comunione. Così le emozioni di chi guida, da private diventano collettive, muovendo un volano di dinamismo, scoperta, condivisione, conoscenza, cultura, fantasia, colore, allegria. Sensazioni che piacevano a Luciano Nicolis.

Giorgio Cristofoli

Il mio primo incontro con Luciano fu per via di un'automobile, tanto per cambiare. Erano gli anni Settanta. Gli vendetti una Fiat 514 Spider e ricordo che la trattativa fu morbida, simpatica, piacevole, da vero commerciante. Ognuno tirava l'acqua al suo mulino, ma lo facevamo con il piacere del gioco, senza mai eccedere. Per quarant'anni sono stato al suo fianco nella direzione del Vcc Bernardi. Prima come vicepresidente per due mandati, quando presidente era Saro Rolandi. Poi ho ricoperto il ruolo di vicecommissario moto e commissario auto. Entrambi avevamo la convinzione profonda delle nostre idee che a volte sfociava in qualche battibecco, proprio a causa della grande passione che ci legava al nostro mondo delle auto e delle moto storiche. Insomma, ognuno era convinto di avere la verità in tasca. Ma alla fine da lui c'era sempre da imparare e riusciva a trasmetterti molti segreti sulla tecnica delle auto e delle moto senza arroganza e prosopopea ma con il solo piacere della condivisione. L'insegnamento che mi porto nel cuore è il dovere di fare le cose per bene. Senza mai lesinare sulla qualità. Su questo aspetto Luciano era letteralmente irremovibile. Diceva sempre che chi viene dopo ha il diritto di trovare le cose fatte bene da chi ha lavorato prima, nel rispetto della storia. Ha fatto così anche con il museo: non si è limitato a raccogliere auto e moto, ma le ha restaurate rispettando le caratteristiche originali, mostrandole ai visitatori in condizioni davvero eccezionali.

Amarcord Luciano

Marco Antonio Faveri

Chi era Luciano Nicolis? Uno dei pionieri del collezionismo di auto e moto storiche, tra i fondatori di tutto il movimento incentrato sui motori *d'antan*, che a suo tempo ha saputo vedere più lungo di (quasi) tutti gli altri, raccogliendo vetture, moto e apparecchi meccanici di ogni tipo. Quando tutti vedevano solo del "vecchio", lui ha saputo vedere la "storia". Ha partecipato alla fondazione del Veteran Club d'Italia nel lontano 1961 e nel 1966 è stato uno dei fondatori dell'Asi, a Bardolino, sul Lago di Garda. Dello stesso Asi è stato sino all'anno scorso uno dei consiglieri, donando all'Associazione e a tutti i Soci la sua profonda conoscenza del settore che non era solo tecnica, ma anche e soprattutto umanistica. Un uomo grande che aveva un sogno e che è riuscito a farlo avverare: costruire un museo che potesse raccogliere tutto quanto in una vita era riuscito a raccogliere, dalle auto, alle moto, agli apparecchi meccanici da musica, alle biciclette alle macchine fotografiche. Il Museo Nicolis, a Villafranca, è uno di quei luoghi che nemmeno mille parole possono far comprendere sino in fondo. Solo una visita senza fretta e con tanta meditazione può far capire la vera natura del luogo, la vera anima del suo fondatore. Chi nel tempo ha avuto, come mi è più volte capitato, la fortuna e l'onore di avere lo stesso Luciano come guida, sa che gli è stata donata una gemma preziosa, un tesoro di quelli rari perchè ha potuto immergersi nella profonda conoscenza e ancor più nella profonda umanità di quest'uomo che ha voluto regalarci questo scrigno, colmo di ricchezze meccaniche, perchè anche noi potessimo godere della bellezza, della conoscenza e della gioia di condividere. Mi pare di vederlo ancora, seduto nella sua stanza "segreta", intento a riparare strumenti ed orologi meccanici di un'epoca ormai dal resto del mondo dimenticata, ma da lui assaporata e posta all'amico, come un dono prezioso ed inestimabile. Non amava la curiosità, ma se capiva la reale passione in chi gli stava davanti, diventava disponibile a raccontare tutto di tutto, felice come un bimbo che divide i suoi giochi con un amico. E il tempo passava dolce e leggero, come se il tempo stesso non avesse più nessuna importanza e il valore fosse solo l'amicizia e il piacere di condividere. Addio Luciano, amico mio, geniale e umanissimo professore di storia e di umanità, è stato un onore conoscerti, un piacere starti vicino e un dolore grande averti perso, anche se so benissimo che mi (ci) aspetti ancora nelle sale del tuo sogno divenuto realtà, per farci accompagnare da Silvia nell'omaggio alle tue (nostre) ricchezze senza tempo. "Noi non siamo i proprietari di tutto questo, ne siamo i custodi per il futuro..."

Silvano Bissoli

Sono socio del Club dal 1991. Ma quando mi iscrissi e vidi l'ambiente che mi circondava temetti di non farcela a reggere il passo con quel mondo di elevato rango sociale, avvocati, dottori, ingegneri. Poi ho capito che, grazie a Luciano, non si guardava il titolo che veniva prima del nome, ma la passione che c'era dentro, la testimonianza storica e la competenza che ognuno, grande o piccolo che fosse, poteva portare al Club, del quale, alla fine, sono diventato consigliere. Eppure io ho avuto molti scontri con Luciano. Lui aveva le sue idee, io le mie. Sull'organizzazione degli eventi non avevamo sempre le stesse opinioni. Ma alla fine lo scambio arricchiva entrambi. E dopo pochi minuti tornavamo a confrontarci con passione, dimenticando le nuvole. Il giorno in cui se n'è andato, sabato 21 aprile, stavo sistemando un'auto d'epoca. Mi ha telefonato Tania al mattino presto. Non ha detto molte parole perché era commossa. Io avevo il cacciavite in mano e mi è scivolato per terra. Quel giorno, non ho più avuto l'animo di fare nulla.

Amarcord Luciano

Michele Fabiano

Era una primavera del 1990, allora 28enne avevo acquistato da poche settimane la mia prima auto d'epoca, una Fiat 600D azzurro cielo, uniproprietaria. Fantastica. Volli di conseguenza associarmi all'Asi, e venni indirizzato al Vcc di Villafranca, via Genova, ove non ero mai stato. Entrai in sede, chiesi del segretario ed un signore canuto e dall'aspetto distinto mi disse che il segretario era assente e che avrei dovuto aspettare una mezz'oretta. Quel signore mi domandò il motivo della visita, gli dissi che volevo associarmi, gli descrissi la mia 600 con l'entusiasmo del neofita. Mi lasciò parlare... poi mi invitò a vedere qualcosa... scendemmo nel garage e mi sembrò di sognare. Restai di stucco nel vedere auto che prima avevo solo immaginato. Me le descrisse come se stesse parlando di sue figlie, entrando in dettagli per me impensati, tanto per le auto apparentemente più piccole e umili quanto per la stupenda Isotta Fraschini. Erano passate già due ore, ma erano letteralmente volate. Risalimmo dal garage e quel gentile signore mi accompagnò dal segretario e scomparve. Completai le pratiche e chiesi con chi fosse la persona che mi aveva accompagnato stato nel garage. "Luciano Nicolis" fu la risposta, quasi stizzita per il fatto che non lo conoscessi. Se, prima della visita, la passione per i motori era quella ereditata da mio padre Nicola, *gentleman driver* degli anni 50, da quel giorno Luciano Nicolis con poche semplici parole mi aprì la mente sul mondo dell'auto d'epoca, facendomene capire la valenza tecnica, sociale e culturale. Valori che, con tutti i miei limiti, cerco di trasferire a mio figlio sedicenne Nicola, già socio Asi, al quale ho regalato una 600 azzurra.

Giovanni Portioli

Una ventina d'anni fa possedevo una Fiat 500 Topolino e credevo di avere un modello esclusivo perché portava il numero 33 di telaio. A volte capita che i collezionisti sopravvalutino i loro pezzi. Così decisi di chiedere un consiglio a Luciano Nicolis, che ne sapeva sicuramente più di me. Lui venne a casa mia, ispezionò con cura la macchina e poi mi disse "Se vieni a casa mia ti faccio vedere la Topolino numero 1". Da allora mi sono iscritto al Veteran Car Club Bernardi ed ho avuto il piacere di conoscere una persona competente e disponibile. Non si è mai arrestato di fronte alle difficoltà dei restauri, non ha mai ceduto alla tentazione di piantare tutto, e il buon Dio sa quante volte lo sconforto prenda tutti gli appassionati di fronte alle fatiche e alle spese di certi restauri. Luciano non andava per mezze misure. Lo stesso stile lo aveva nei rapporti umani. Quello che ti doveva dire te lo diceva senza troppi giri di parole. Ti andava bene? Ti andava male? Quello era. A volte quel lato un po' spigoloso del suo carattere poteva indisporre qualcuno. Tuttavia credo che, chi lo conosceva in profondità, avesse imparato ad accettare quelle piccole spine per poi poter cogliere i molti aspetti positivi del suo essere. Mi auguro che i suoi successori sapranno portare avanti il suo messaggio e trovare il suo coraggio per non disperdere quel patrimonio di umanità e conoscenze che aveva seminato. Mi spiace che se ne sia andato. E' successo troppo presto. Ci eravamo visti tre giorni prima. Mi ha telefonato a casa Tania chiedendomi di passarle al telefono un amico, Giorgio Cristofoli, che in quel momento era da me. Non c'è stato bisogno che dicesse altro perché la sua voce parlava per lei, facendo capire quello che voleva dirci.

Amarcord Luciano

Arcadio Cordioli

Villafranca non è una metropoli e non era cosa frequente veder passare una Balilla spider di colore blu. La guidava una bella signora, che poi scoprii essere la signora Renate, moglie di Luciano. Mi feci coraggio e la fermai, chiedendole informazioni su quella macchina. Mi invitò a vedere la sua collezione nei locali di via Genova e così iniziò il nostro rapporto di collaborazione, che ho espresso soprattutto come segretario del Club, un ruolo difficile perché a volte bisogna assumere le veci del notaio per garantire la trasparenza di tutte le operazioni. Di Luciano ho amato la coerenza, la passione. Gli sono grato perché da lui ho conosciuto cose che nemmeno immaginavo potessero esistere. La sua generosità ha permesso di lasciare alla nostra cittadina una splendida testimonianza: il Museo.

Tania Aldrighetti

Lo conobbi dopo un colloquio con la figlia Silvia. Piano piano è diventato una persona di famiglia. Ho capito che non c'era più un brutto sabato mattina: nel parcheggio mancava la sua Mercedes blu. Mi è venuta incontro una collega ed ho capito quanto era accaduto. Ho provato un profondo smarrimento, che dura ancora oggi. Perché vederlo era una sicurezza. Ogni giorno ci salutava e chiedeva se andava tutto bene. E quando affiorava qualche problema non c'è stata una volta che abbia risposto dicendo di non avere tempo. Forse anche per questo ogni volta che scendo al Museo e non lo incontro, non sento la sua voce o le sue battute, avverto un senso di vuoto. Ho la sua foto in ufficio e ogni tanto gli parlo del Club. E quando vado al cimitero a trovare i miei cari passo sempre anche da lui per dirgli ciao.

Maurizio Cordioli

Conobbi Luciano negli anni Novanta, quando decisi di iscrivere al Club la mia prima moto d'epoca, una Aermacchi Ghibli 125 del 1953, che era del nonno di Stefania, mia moglie. La collezione era ospitata nei locali di via Genova. Venni accorlo a braccia aperte e fui stupito dalla raccolta, già allora molto ricca e interessante. Quando comparve lui, mi sembrò di vedere il Papa. E invece era una persona semplice, molto vicina alla gente. Anche se quando s'impuntava era un po' scontroso, non nascondeva le asperità del suo carattere, un po' particolare. Ma era sempre sincero e spontaneo. La sua perdita è stata gravissima per il Club e per tutti quelli che gli volevano bene. E, senza far torto a tanti amici che stimo, credo che il suo posto non potrà essere preso da nessuno.

Amarcord Luciano

Angelo Di Leone

Vent'anni sono trascorsi da quando ho incontrato per la prima volta Luciano Nicolis. In quel periodo, mi sono appassionato alle auto storiche e così sono entrato a far parte della grande "famiglia" del Veteran Car Club Enrico Bernardi. Nei primi tempi lo vedevo come un'istituzione, autoritario, sicuro di sé, uno che non si faceva mettere i piedi in testa da nessuno. Due anni dopo, con le nuove elezioni, sono entrato a far parte del Consiglio del Club ed ho avuto la possibilità di conoscerlo meglio. Era un grande personaggio. Per diversi anni l'ho accompagnato a Torino all'assemblea annuale dell'Asi dove lui era consigliere del Direttivo Federale, molto apprezzato e stimato dai suoi colleghi e dal presidente Roberto Loi. Ricordo, durante i nostri viaggi a Torino, che ci raccontavamo un po' le nostre esperienze di vita da poveri e da ragazzi, (età diverse), e di come avevamo iniziato le nostre attività. Era molto sincero con me ed io altrettanto con lui. Nel tempo ho potuto apprezzarlo come amico, non voleva che mi rivolgessi a lui con il voi, in segno di rispetto, ma con il tu, alla pari, ed io rispettavo la sua volontà. Nel mese di aprile 2012, dopo la riunione mensile dei soci gli dissi: "Luciano ti faccio tanti ma tanti auguri di buona Pasqua a te e famiglia". Lui mi rispose sorridendo: "Angelo, credo che tu sia la persona più sincera che io conosca e accetto con grande cuore gli auguri". Gli diedi un abbraccio e una stretta di mano. Ciao Luciano!

Alessandro Lonardelli

La scomparsa di Luciano Nicolis ha lasciato migliaia di appassionati sgomenti ed increduli, con un vuoto dentro perché tutti hanno perduto un amico, un prezioso punto di riferimento. Ci ha lasciato qualcosa in più del suo splendido ed unico Museo. Ci ha lasciato una filosofia ed un modo di essere che la sua massima racchiude appieno: "Noi non siamo proprietari di tutto questo, ne siamo i custodi per il futuro". Con grande orgoglio era stato nominato Socio onorario e lui, con grande disponibilità, ci aveva onorato della sua presenza per un incontro che avremmo voluto non finisse mai. Siamo stati fortunati a conoscerlo sin da quando, nel 2006, in occasione del quarantesimo anniversario della fondazione dell'Asi a Bardolino, egli ci fece il regalo di portare la sua Astura in piazza a Bardolino per suggellare la sua stima nei confronti del sodalizio, dei turisti e della cittadinanza accorsa in massa per una giornata che è rimasta unica. Personalmente ho provato per lui una particolare affinità che, quasi come un tuffo nel passato, mi ha portato ad avere un particolare rapporto di stima ed amicizia. Mi piace perciò ricordarlo e salutarlo come scherzosamente lo chiamavo di recente con un sincero, amorevole e spontaneo "Ciao zio Luciano, indicaci sempre la strada affinchè possiamo seguire le tue gesta".

Amarcord Luciano

Piero Gobbati

Il mio ricordo di Luciano lo vivo sempre osservando la foto scattata un 6 Gennaio in Bra e pubblicata in questa pagina. A Verona stavamo festeggiando la Befana del Vigile, nel suo momento di maggiore intensità. La Befana era appena arrivata sulla rossa Balilla Coppa d'Oro, e Luciano era lì, in mezzo alla folla, con le mani in tasca. Guardava sereno il fotografo e sorrideva. E' come il sorriso della Gioconda che esprime il suo mondo interiore, il suo animo semplice e gentile. Ne ha fatta di strada, lui che delle sue origini non ha mai fatto mistero ma vanto! Eppure ora se ne sta lì, in mezzo a tutti. Non è vicino al Sindaco, vicino all'Assessore o al Comandante dei Vigili, non è davanti alle telecamere delle televisioni. E' lì, anonimo fra anonimi si gode la festa di tutti. Era fatto così Luciano, di una semplicità che mi ha colpito fin da quando sono entrato per la prima volta in casa sua per iniziare la mia avventura nel mondo delle auto storiche, io che allora ancora sognavo di possederne una. Ed è rimasto sempre così, anche l'ultima volta che ci siamo incontrati. Era il pomeriggio dell' 11 marzo, la visita al Museo era ormai finito ed il gruppo si stava sciogliendo. Lui è uscito sul piazzale, mi ha chiamato e mi ha detto "Seguimi con una decina di appassionati che vi porto a vedere le novità". Quando siamo usciti era ormai buio. Ci siamo detti ciao, ed invece era l'addio.

Auro Mantovani

Con lui ho stabilito immediatamente un rapporto di fiducia e al tempo stesso di competizione perché avevamo due caratteri simili. Però ci stimavamo a vicenda. Era il 1998. Io gli dicevo con grande sincerità quello che dovevo e lui faceva altrettanto. Così, piano piano, sono entrato nel mondo delle auto classiche e anche nel direttivo del Veteran Car Club Bernardi. E mi ricordo ancora il giorno in cui mi disse "Mantovani diamoci del tu". Io sentii quella frase come un onore, un privilegio, perché lui era già un'istituzione. Oggi ai ragazzi più giovani può sembrare curioso che ci sia tanta passione nella gestione di un Club. Ma il fatto è che nel mondo delle auto storiche non sempre tutto fila liscio e allora viene fuori una visceralità, un'animosità che è tipica di chi ama le cose, di chi è innamorato di ciò che fa. A me piaceva osservare sottecchi Luciano quando seguiva il restauro da un carrozziere o un'officina, quando controllava i lavori. Ecco, in quei momenti veniva fuori la sua essenza più bella e genuina perché non vedeva la macchina o la moto smontata, no. Lui vedeva un malato che aveva bisogno di cure. E guardava le sue creature come avrebbe fatto un medico, prodigandosi nei rimedi migliori, come un chirurgo in sala operatoria. Per il futuro, credo che il Veteran Car Club dovrà impegnarsi con tutte le forze nel difendere quanto più possibile la sua autonomia evitando ogni tipo di ingerenza esterna ed ogni pressione che, in un modo o nell'altro, potrebbero condizionare la fantasia e la libertà dei suoi soci.

MUSEO NICOLIS

Amarcord Luciano

Filippo Simoncelli

Mi sono avvicinato al mondo delle auto storiche senza sapere di cosa si trattasse perché la mia formazione era avvenuta in un altro settore. Per me dunque, tutto rappresentava una novità da scoprire, una lezione da imparare. Luciano Nicolis ha fatto questo come lo avrebbe fatto un buon papà, un nonno. Con dolcezza, pazienza, simpatia. Aveva lo stesso modo di fare di uno di famiglia e dava molta fiducia al suo prossimo. Io per lui ero un perfetto sconosciuto. Ma ho sempre sentito rispetto per il mio lavoro e stima per la mia persona. Non sono sensazioni facili da trovare, di questi tempi. La sua presenza costante al Museo era sempre apprezzata dai visitatori perché davanti alle domande più difficili e impegnative non restava mai senza risposte, come sa fare solo chi ha costruito tutto da solo, con fatica, impegno, dedizione. Inoltre rispettava il lavoro e riconosceva la fatica degli altri. Se riceveva una prestazione fatta bene non faceva mai una questione di soldi perché diceva che un lavoro ben fatto non doveva essere rifatto anche se costava caro. Averlo conosciuto ed aver lavorato con lui è stato un privilegio, una di quelle cose che vanno scritte in testa al curriculum di una vita.

Francesco Bozza

E' difficile parlare di Luciano Nicolis, un uomo che avrebbe potuto godere il frutto del suo lavoro e pensare ad altro, senza imbarcarsi nella complicata e onerosa avventura di fondare e gestire un museo di livello europeo. Invece non si risparmiava. Ed era lungimirante. Sapeva vedere meglio e prima degli altri cosa sarebbe capitato dopo. Così, se si discuteva insieme di qualche faccenda -e capitava spesso- poi bisognava riconoscere che, tre volte su quattro, aveva ragione lui. Ho un dolcissimo ricordo della sua semplicità. Perché non è facile arrivare così in alto e restare se stessi, senza farsi condizionare dalle tendenze, dalle pressione sociali, dalle convenienze. Lo avevo visto quindici giorni prima della sua scomparsa e avevamo scattato insieme una foto a fianco della sua bella Astura, simbolo del suo Museo. Io sono onorato di presiedere l'Historic Cars Club Verona, nato molti anni fa da una costola del Veteran Car Club Bernardi, perché, anche se oggi siamo due realtà diverse, tutti abbiamo in fondo al cuore la stessa passione che ci accomuna.

Giovanni Bodini

Faccio il carrozziere da sessant'anni e ho conosciuto Luciano quando venne da me con una Fiat Topolino B di colore blu. Era il 1956 ed eravamo ragazzi un po' girovaghi. C'era Francesco, mio fratello, e c'era anche Nerino, fratello di Luciano. Andavamo a ragazze sul lago. A Bardolino ne avevamo conosciute parecchie, le portavamo alla balera. D'inverno poi, non avevano niente da fare, perché il turismo non sapevano nemmeno che cosa fosse. A Luciano poi avevano dato un incarico particolare: era diventato una specie di ispettore e doveva controllare gli arbitri delle partitelle di calcio delle frazioni, come Quaderni e Rosegaferro. Se non era disponibile la Topolino, prendevamo su il Guzzi Galletto e via con quello. Poi cominciò a fare i soldi. E si comprò un'Alfa Romeo Giulietta del 1956, azzurra. Ma poco dopo viene fuori il nuovo modello, quello con le codine. E lui venne da me, suo vecchio amico carrozziere, per chiedermi di montare le code sul modello vecchio. Era un bel lavoro, Bisognava tagliare un po' la lamiera e saldare le codine nuove. "Così la gente dirà che mi sono comperato una macchina nuova", disse uscendo dalla carrozzeria un sabato sera, mentre stavo chiudendo la baracca. E invece era quella vecchia.

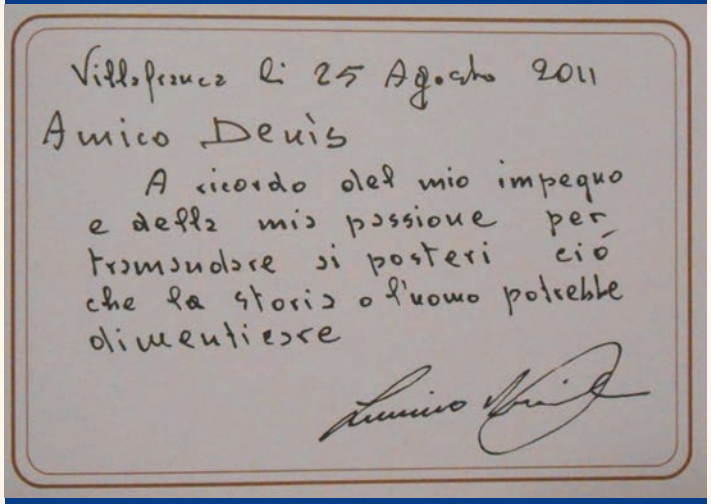
Amarcord Luciano

Samuel Ghirello

Molti soci del Veteran Car Club Legnago si sentono figli prediletti del Veteran Car Club Enrico Bernardi di Villafranca. Perchè il primo germoglio del nostro sodalizio è spuntato proprio all'interno del Vcc Bernardi. All'inizio, nel 1989, eravamo un'ottantina e il nostro primo presidente fu il famoso pilota Gastone Zanarotti, gloria sportiva di Legnago. Nonostante avessimo scelto un'identità separata dal Club di Villafranca, Luciano mise a disposizione di tutti i nostri associati (oggi diventati quasi quattrocento) la sua grande esperienza e il suo generoso entusiasmo, mai lesinando consigli a chi si apprestava a portare avanti qualche impegnativo restauro e incoraggiando la divulgazione della cultura delle auto storiche nei nostri territori. E quando qualcuno visitava il suo museo, ne era felice e ci accoglieva sempre con bonomia. Insomma, per il nostro Club Luciano era un amico, un mentore, un custode della comune passione e quindi ci ha fatto da papà. Ci riteniamo molto fortunati ad averlo conosciuto come appassionato, ma prima ancora come uomo.

Denis Tosi

Sono il nipote di Bruno Torazzi, un carissimo amico di Luciano Nicolis. Ho avuto l' occasione di conoscerlo tramite il mio carissimo zio. E quel giorno mi ha raccontato tutto il museo e la sua storia. E' stato bellissimo. Prima di salutarci, mi ha regalato il suo libro" l'uomo e il sogno". Ogni tanto sfoglio quelle pagine e ogni volta scopro un nuovo dettaglio, un particolare in più che mi aiuta a capire meglio, attraverso la lettura della sua vita, lo straordinario uomo che fu Luciano Nicolis.



Flavio Bortoletto

Quando Luciano è mancato, stavo partecipando alla cerimonia ufficiale per la posa di un medaglione in pietra sulla facciata della casa natale di Enrico Bernardi, a Quinzano. Questa coincidenza mi ha fatto pensare. Perché mi ha onorato constatare che, anche nel giorno della sua morte, io stavo rappresentando il Club e celebrando il pioniere dell'automobilismo scaligero, al quale lui era tanto legato. Per tanti anni Bernardi ha aggregato tanti soci ad una comune passione. Nello stesso modo Luciano ha tenuto insieme personalità molto diverse fra loro superando le asperità, scovando nuove energie, premiando i talenti e riconoscendo le esperienze degli appassionati che si davano più da fare. Una lezione che non dovremmo dimenticare.

Giambattista Favero

Purtroppo non ho foto che mi ritraggono con Luciano Nicolis. Ma c'è una cosa che mi accomuna ai suoi cari: la data della sua scomparsa. Perché anch'io ho perso la mamma il giorno 21. Luciano Nicolis era una persona squisita, dalla passione per le auto davvero infinita.

Rino Boschi

Luciano Nicolis non è mai stato il classico presidente di un Club, uno di quei tipi lontani e inavvicinabili, un po' distaccati dalla base. E' stato sempre uno di noi. Un uomo che non frapponeva ostacoli fra lui e chi non veniva dal suo stesso ambiente sociale o non disponeva delle sue risorse. Per stare bene con lui bastava avere la sua medesima passione. E questa sua dote, a mio modo di vedere, è stata la sua marcia in più rispetto a tante altre persone Tanto nella vita di industriale, quanto in quella di collezionista.

Amarcord Luciano

Angelo Colantoni

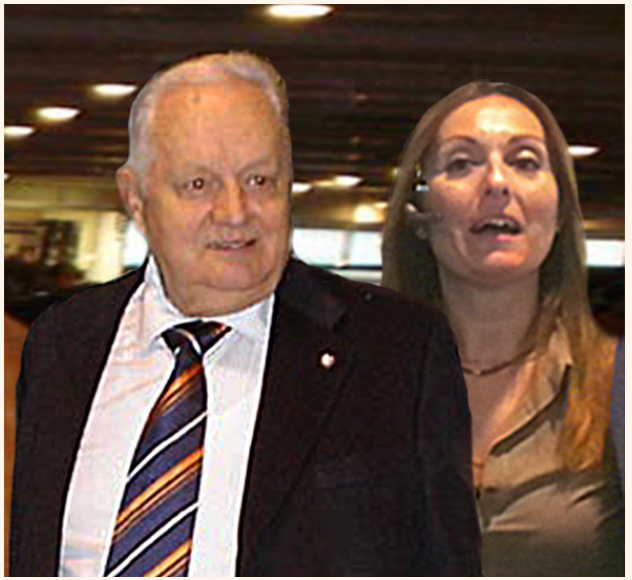
La giornata di Luciano iniziava dal barbiere, dove andava a farsi radere tutte le mattine. Poi arrivava al museo dove c'incontravamo. Io ero il suo autista-assistente-factotum. La maggior parte delle trasferte avveniva nella giornata di sabato. Un giorno lo portai a Piacenza, con la Mercedes. La Marina Militare aveva donato il sottomarino 'Enrico Toti' al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Il mezzo nautico viaggiava come trasporto eccezionale sulle strade statali e Luciano era stato incaricato di rappresentare l'Asi al momento dell'arrivo. Dopo la cerimonia, venne organizzata una colazione ufficiale, con alti ufficiali, generali, ammiragli e naturalmente Luciano era stato invitato al tavolo d'onore. Lui si scusò e disse che proprio non poteva, che era con il suo amico Angelo e non avrebbe potuto lasciarlo solo a pranzo. Così alla fine invitarono anche me.

Sara Cordioli

Al Museo sono stata una delle prime ad occuparmi di didattica, per trasmettere ai bambini i valori della storia della meccanica, le fatiche dell'uomo per affrancarsi dalla schiavitù dei lavori pesanti, l'ingegno delle scoperte per aumentare il benessere. Erano tutti argomenti in cui il vero conoscitore era proprio lui, Luciano Nicolis, che a volte salutava personalmente i ragazzi e scherzava con loro. Forse oggi si è perduta nelle famiglie la capacità del racconto. Ebbene, Luciano sapeva trasmettere a bambini e ragazzi il gusto della conquista, il valore del premio dopo una lunga fatica. Così tutti restavano a bocca aperta davanti alla quantità di particolari e ricordi che quell'uomo buono riusciva a sfoderare per catturare la loro attenzione. Nel 2003 presentò il suo libro 'L'uomo e il sogno'. Me lo donò con una dedica speciale, che conserverò per tutta la vita con molto affetto.

Carla Abbate

Per me Luciano Nicolis oltre che un datore di lavoro è stato un mèntore, una figura di riferimento importante perchè ho iniziato a lavorare con lui dall'apertura del museo ed ogni giorno, con grande naturalezza, mi ha trasmesso la sua esperienza di vita. Guardava me e vedeva una giovane che si affacciava al mondo del lavoro e mi incoraggiava con volontà, pazienza, dedizione. Credeva nei valori come l'onestà, l'umiltà, la passione, la responsabilità, il fare bene il proprio lavoro e me ne parlava spesso affinchè li trasmettessi a mia volta ai giovani visitatori del museo. I suoi erano principi inderogabili e ci teneva molto che tutti i collaboratori del museo li osservassero. Di questo gli sarò sempre molto grata. Perché con il suo stile di vita mi ha aiutata a crescere e a diventare adulta. Anche nel riconoscimento era molto attento. Poteva non dirti brava, ma ti dedicava un quarto d'ora del suo tempo. E questo bastava.



Amarcord Luciano

Ada Bresaola

Ho quasi 94 anni e sono la vedova di Adriano Bresaola, grande collezionista. Alla sua epoca a Villafranca nessuno sapeva che cosa fossero le vetture storiche. Oggi sono mamma di tre figli, nonna di sei nipoti e bisnonna di sette. Credo di essere una delle persone che conoscevano da più tempo Luciano Nicolis, fin dagli anni lontani quando andavamo in giro a sostenere il nostro partito. Lui veniva a prendermi e anche mio marito, quando mi vedeva uscire, diceva 'Non dico niente perché so dove andate'. Luciano era una persona retta e corretta e amava la sua famiglia in modo esemplare. Ogni tanto voleva vedere le macchine di Adriano in viale Nino Bixio, nei locali dove un tempo c'era la nostra filanda. Non ha mai comperato una macchina da noi semplicemente perché mio marito non vendeva nulla. Comperava e basta. Luciano guardava tutto. Poi ci ha superato e ha messo su una collezione strepitosa in un palazzo di cristallo e cemento armato. E oggi che sono passati tanti anni, quando mio figlio Roberto che vive in Brasile torna a Verona, la prima cosa che mi domanda è di andare a vedere le belle auto al Museo. La vita è proprio una ruota. Una volta era Luciano che veniva da noi. Ora siamo noi che andiamo da lui. E ogni volta che vado, mi tornano alla mente tutti i nostri ricordi, come in un film.

Francesco Bazzani

Io e Luciano andavamo insieme ai primi mercatini di ricambi che c'erano in Germania. Lui cercava i pezzi per le sue auto, io per le moto. Erano viaggi lunghissimi, estenuanti. Ogni tanto dicevo 'Ma quando arriviamo?'. Lui mi guardava e rispondeva 'Ma lo sai che io per comperare la carta faccio il doppio dei chilometri?'. Alla fine arrivavamo a destinazione. Io ero stanco morto e non vedevo l'ora di mangiare qualcosa e poi andare a letto per riposare un po'. Una volta eravamo ad Essen, uno dei mercati più famosi. Ero andato a coricarmi da un paio d'ore, sarà stata mezzanotte. Ero nel pieno del sonno. Ho sentito bussare la porta della mia camera. Mi sono detto chissà cosa è successo. Ho aperto la porta in pigiama e mi sono trovato davanti Luciano, già vestito di tutto punto. 'Sei venuto fin quassù per dormire o per trovare i ricambi che ti interessano?' mi ha chiesto con il tono secco. Era eccitato come un bambino alla vigilia di Santa Lucia. Cosa dovevo fare? Mi sono vestito anch'io e siamo partiti per la sede del mercato. Quando siamo arrivati c'era tutto chiuso. Sui tavoli c'erano ancora le coperte. Fuori la nebbia, il gelo, la brina. Ma quando, dopo tre ore, hanno aperto i cancelli, siamo stati i primi, anche quella volta.

Una gara per ricordare la s

Domenica 17 giugno è tornata la rievocazione della Stallavena-Bosco Chiesanuova, edizione sedici, organizzata dal Club Veicoli d'Epoca in collaborazione con il Veteran Car Club Enrico Bernardi. L'evento ha voluto ricordare la gara in salita che si disputò in Lessinia dal 1958 al 1968. Due le classifiche che hanno visto primeggiare nel settore riservato ai cronometri analogici l'equipaggio composto da Bondioli e Artoni su Jaguar C Replica e da Barcella e Ghidotti su Autobianchi A 112 in quello dedicato ai cronometri digitali. Il meteo favorevole e la buona partecipazione hanno premiato l'impegno degli organizzatori Flavio Bortoletto e Rino Boschi. Negli anni '50 e '60 la cronoscalata scaligera conquistò subito una notorietà internazionale perché era veloce come una gara in circuito ma pericolosa per gli strapiombi nelle vallate profonde, le case sul percorso, i rettilinei da 250 all'ora. Bastarono pochi anni per farla conoscere come "la corsa in salita più veloce d'Europa". Quindici chilometri di salita da Stallavena, nella ridente Valpantena, fino a Bosco Chiesanuova, la località prealpina ottocento metri più alta, sulla catena dei monti Lessini. Da questa competizione passarono i migliori specialisti degli anni Cinquanta e Sessanta. Fra i veronesi, i più noti erano Giulio Cabianca, Roberto Bussinello, Gastone Archimede Zanarotti, Danilo Tesini, Sergio Lipizer, Pier Giorgio Provolo, Lucillo Sacchiero, Giacomo Moioli 'Noris', Gianni Lado 'Matich', Paolo Lado, Maurizio Pinchetti, Gaetano Bertani, Walter Donà,

calata più veloce d'Europa

MUSEO NICOLIS

Rino Amighini. Ma Verona richiamava anche il marchigiano Lodovico Scarfiotti, Edoardo Lualdi Gabardi di Varese, il torinese Franco Patria, il campano Mennato Boffa, il siciliano Nino Vaccarella, l'altoatesino Ernesto Prinoth, l'austriaco Johannes Ortner, lo svizzero Peter Schetty e poi Ada Pace, Lella Lombardi, Odoardo Govoni, Giuseppe Dalla Torre, Antoine Hezemans, Carlo Facetti, Ferdinando Latteri, Herbert Demetz, Spartaco Dini, Roberto e Carlo Benelli ('Riccardone'), Ignazio Capuano e tanti altri. Nel 1958 vinse Giulio Cabianca su Osca 1500. Bis nel 1959, sempre su Osca 1500. Poi arrivarono i successi dei maseratisti Govoni (1960) e Boffa (1961). Nel 1962 il ferrarista Edoardo Lualdi Gabardi iniziò a mietere la prima delle sue tre vittorie (1963 e 1965 le altre), serie interrotta nel 1964 dall'*enfant prodige* torinese Franco Patria che, nel 1964, con un'azzurra Abarth Simca 2000, rifilò otto secondi alla "GTO" del più esperto Lualdi. 'Noris' su Porsche "Carrera 6" vinse l'edizione del 1966, alla quale la nostra rivista ha dedicato un ampio approfondimento nello scorso numero in occasione dei quarant'anni della scomparsa del pilota (1972-2012). Nel 1967 vinse l'austriaco Johannes Ortner su Abarth 2000 davanti al coriaceo Lualdi su Ferrari Dino 206. L'ultima edizione, quella del 21 aprile 1968, vide ancora la vittoria dell'Abarth, ma con l'astro nascente Peter Schetty, che colse anche il record della gara con il tempo di 6' 21" 08, alla media di 144 orari, secondo 'Noris' (Carrera 6), terzo Lualdi (Dino 206).

‘Classica Motori’ accende in Fiera la

“Classica Motori” ha richiamato in Fiera splendide auto e moto d’epoca, fra cui la nera Rolls Royce della famiglia di Sir Winston Churchill. In prima fila, c’era il Museo Nicolis con una riproduzione della Benz modello 1 del 1886 e una Peugeot 1902. Silvia e Thomas hanno addolcito con la loro partecipazione il vuoto lasciato dal padre Luciano, il veronese più illustre del collezionismo veronese, fondatore del museo di Villafranca. C’era anche il Veteran Car Club Bernardi, che oggi sfiora i mille soci e vanta un parco di auto e moto storiche tutt´altro che trascurabile. Simbolo di un´epoca in cui la guida era distinzione, cortesia, quasi galateo al volante e non arroganza come capita di vedere sempre più spesso, anche nelle istituzioni deputate a educare. Altri tempi, altri uomini, hanno pensato in molti, accarezzando con gli occhi il rinnovamento stilistico nella seconda metà del ´900. O ammirando estasiati le forme tonde della rossa GTA o ancora i fianchi stretti dell´inglese MG. Il nostro Club, d’intesa con la Squa-

passione di auto e moto storiche

MUSEO NICOLIS

veteran car club "E. Bernardi" Verona

dra Corse Grifo Rosso, ha promosso la partecipazione del pubblico ad alcuni test di guida a fianco di esperti regolaristi che su Giulietta, Abarth e Porsche hanno fatto provare -in tutta sicurezza- l´ebbrezza dei cronometri ai coraggiosi candidati. Molti hanno preferito piccoli souvenir nel padiglione dei ricambi, con foto e riviste in quantità. Perché, in fondo, il richiamo delle vetture e delle moto classiche è proprio questo: il *remake* di un film già visto dove i protagonisti non sono più solo loro, i mezzi meccanici, ma chi li guidava, chi ci stava seduto dentro, che tutti rivedono, ciascuno con la privata lente del ricordo, nel caleidoscopio pubblico della nostalgia.

Alle prove di regolarità, coordinata dal commissario di gara Silvano Bissoli, hanno preso parte Marco Cunegatti, Roberto Dal Zovo, Alessandro Fiegl, Roberto Gerosa e Alberto Scuro. Il migliore nella regolarità è stato Alessandro Fiegl mentre Roberto Dal Zovo ha primeggiato nella regolarità.

A Malcesine con auto, moto e bici

C'erano oltre cinquanta autovetture e dieci motociclette *d'antan* domenica 7 ottobre al 29° Raduno per auto e moto d'epoca di Malcesine con annessa la 19^ Caccia al tesoro organizzata dal Veteran Car Club Bernardi in collaborazione con il Gruppo Amatori Auto e Moto Storiche di Malcesine. Franco de Boni, anima organizzativa della bella manifestazione, anche quest'anno è riuscito a richiamare molti appassionati provenienti da Bolzano e Vipiteno, oltre al presidente del Maserati Club Sudtirol. Meno fortunata è stata invece la 'Gardesana per bici d'epoca' del 28 ottobre purtroppo funestata da un meteo poco favorevole che ha davvero reso difficile la vita ai 22 impavidi partecipanti con rarissime biciclette Peugeot 1896,1903, 1904.
Era presente Giuliano Calore, 74 anni, padovano, l'unico atleta al mondo detentore di tredici record, capace di scendere dallo Stelvio senza manubrio, senza freni e senza scatto fisso e rallentando la discesa con la sola forza delle gambe e delle braccia. Senza rompersi le ossa.
Un altro record spettacolare è stato quello di salire lo Stelvio suonando quattro strumenti a fiato e pedalando con una gamba sola. Prodigioso!

22° Raduno di Vigasio

Organizzato da Angelo Di Leone insieme al Gruppo Auto e Moto Storiche di Vigasio e in collaborazione con il Veteran Car Club Bernardi, si è svolto con successo il 23 settembre 2012 il 22° Raduno di Vigasio. Al simpatico appuntamento hanno risposto più di 250 appassionati con 70 auto e altrettante moto storiche. Dopo la partenza da Vigasio, il corteo ha toccato Beccacivetta, Casteldazzano, Buttapietra, Vigasio. Molto apprezzato il rinfresco presso la Riseria Gazzani ispirato alle tradizionali ricette scaligere, prima di raggiungere il Ristorante Parolin di Alpo dove, dopo il pranzo, si è svolta una lotteria devoluta a favore dell'Admo.

Quasi cinquanta coraggiosi hanno sfidato

La pioggia battente non ha fermato il raduno VCC Bernardi organizzata da Arcadio Cordioli che si è disputato -per la decima volta- domenica 4 novembre con 47 partecipanti. Per ragioni di sicurezza le Vespe staffetta sono rimaste in garage. Prima tappa alla collezione di Lorenzo Nicolis con Landini a testa calda, Super L25, Oto Melara, Porsche, Motomeccaniche, Balilline, RP3, Fiat, aratri Scalmana. Emozionante la messa in moto di un Orsi a testa calda avviato togliendo il volante e usando la parte finale come innesto su un volano immenso. Tutti lo hanno immaginato rombante in campagna mentre

el nostro Club

A Volta Mantovana il 'De Portago Memorial'

Si è svolta domenica 9 settembre 2012 la 19^ edizione della sfilata di auto d'epoca "Auto e moto di una Volta", manifestazione organizzata da Auro Mantovani con il patrocinio del Comune, della Pro loco, dell'Asi. Una trentina le autovetture in gara, tutte ante 1960 che, dopo essersi ritrovate in piazza XX Settembre per le iscrizioni, hanno sfilato per le vie del paese e si sono dirette sulla statale Mantova-Brescia. A pochi chilometri da Guidizzolo, su territorio cavrianese, si trova un monumento eretto per rendere omaggio al pilota De Portago, tragicamente scomparso il 12 maggio 1957 in seguito ad un violento incidente sulla strada della Mille Miglia. Quel brutto pomeriggio di primavera persero la vita il marchese Alfonso De Portago e il *coéquipier* Edmund G. Nelson, oltre a nove spettatori, di cui cinque bimbi. Gli organizzatori hanno voluto ricordare quel giorno con una breve cerimonia condotta dal giornalista Danilo Castellarin che ha riproposto, con interessanti testimonianze storiche e aneddoti, la tragica sequenza, le corse dell'epoca, il rischio per il pubblico e le misure di sicurezza completamente inesistenti. E' stato anche deposto un cesto di fiori da parte di un rappresentante della Provincia di Mantova, la vice presidente Giovanna Martelli. Il corteo ha poi visitato l'Oratorio di San Lorenzo di Guidizzolo, Villa Mirra, con pranzo alle scuderie di Palazzo Gonzaga.

il maltempo al X° Raduno Sociale del Club

traina l'aratro per solcare la terra bruna. Seconda tappa al Caseificio San Girolamo di Rosegaferro di Gianmaria Cordioli con rinfresco. Pranzo all'Agriturismo Santa Lucia dei Monti e poi il rientro al Museo Nicolis per la consegna degli omaggi agli equipaggi. Presenti i nostri Vice Presidenti Alberto Scuro e Roberto Gerosa, Luciano Olivieri presidente della commissione club in ASI e della famiglia Nicolis la sig.ra Renate (moglie del compianto Luciano a cui va il nostro ringraziamento per l'ospitalità). La confezione con i formaggi, ricordo del raduno, è stata consegnata a tutti gli equipaggi.

XII° Raduno auto e modo d'epoca d'altri tempi

Il XII° 'Raduno auto e moto d'epoca d'altri tempi' del 26 agosto 2012 ha visto ancora una volta in prima linea Dario Marastoni del Veteran Car Club Bernardi, nonché presidente onorario dell'Associazione Motori d'altri tempi di Dossobuono, arrivata alla lusinghiera quota di 140 iscritti. Anche quest'anno la simpatica manifestazione ha previsto una parte espositiva ed un'altra dinamica riuscendo così a conquistare sia l'attenzione del numeroso pubblico sia l'interesse dei partecipanti per le località attraversate. L'esposizione è durata addirittura tre giorni: sabato 25, domenica 26 e lunedì 27 agosto, sempre fino alla mezzanotte. Erano giornate di fine estate dove residenti e turisti sono accorsi per scoprire i segreti della meccanica d'altri tempi. Il percorso dinamico prevedeva chilometraggi diversificati per le auto (quarantasette chilometri) e per le moto (cinquantotto chilometri). Anche quest'anno il pranzo che ha allietato la compagnia è stato consumato alla 'Baita degli Alpini'. Davvero accessibile ed onestissima la tassa d'iscrizione, una delle più economiche in campo nazionale. Complimenti!

Sessanta candeline pe

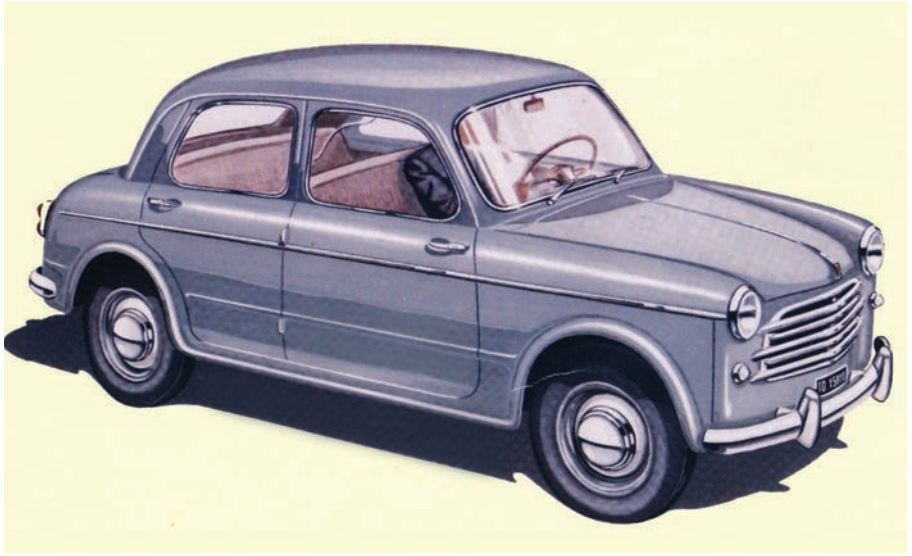
Nel 2013 ricorre un anniversario importante: i sessant'anni della Fiat 1100-103. Per onorare questa ricorrenza vogliamo proporre ai nostri lettori una delle ultime immagini di Luciano Nicolis vicino alla Fiat 1100-103 nera della sua collezione. Perchè Luciano non amava solto le auto eccezionali. Era molto legato anche alle auto di tutti i giorni, quelle che avevano fatto la storia della motorizzazione. Così ci teneva a ricordare la storia di questa onesta berlina presentata nella primavera del 1953 come erede della 1100 E del 1949. La "103" era un'autovettura totalmente nuova, dotata di scocca portante. Della progenitrice manteneva solamente il motore 4 cilindri con albero a camme laterale di 1089 cm³. Le soluzioni tecniche (a parte il passaggio alla soluzione monoscocca) erano classiche: trazione posteriore, avantreno a ruote indipendenti con balestra trasversale, retrotreno a ponte rigido con balestre longitudinali semiellittiche e freni a tamburo su tutte le ruote. Tuttavia non mancava qualche novità, come il telaietto ausiliario che sosteneva il gruppo motore-cambio al quale era ancorata la sospensione anteriore. La 103, messa sul mercato nell'aprile 1953 in due versioni, la Tipo A, più economica, e la Tipo B, maggiormente rifinita, si caratterizzava per una moderna linea a 4 porte e 3 volumi (anche se la coda era molto più corta rispetto ai modelli successivi), con parafanghi integrati e posteriore tondeggiante. Pochi mesi dopo il debutto fu presentata anche la 103 Familiare, ovvero la versione giardinetta. La 103 ottenne grande successo, soprattutto nella versione berlina Tipo B (con interni più curati, sedile anteriore con schienale separato, maggiori cromature esterne e ampia scelta di colorazioni): la Tipo A (disponibile solo in grigio e con allestimento spartano) non piacque molto, mentre la Familiare era apprezzata da artigiani e commercianti. Tutte

r la bella Signora 1100!

MUSEO NICOLIS

veteran car club "E. Bernardi" Verona

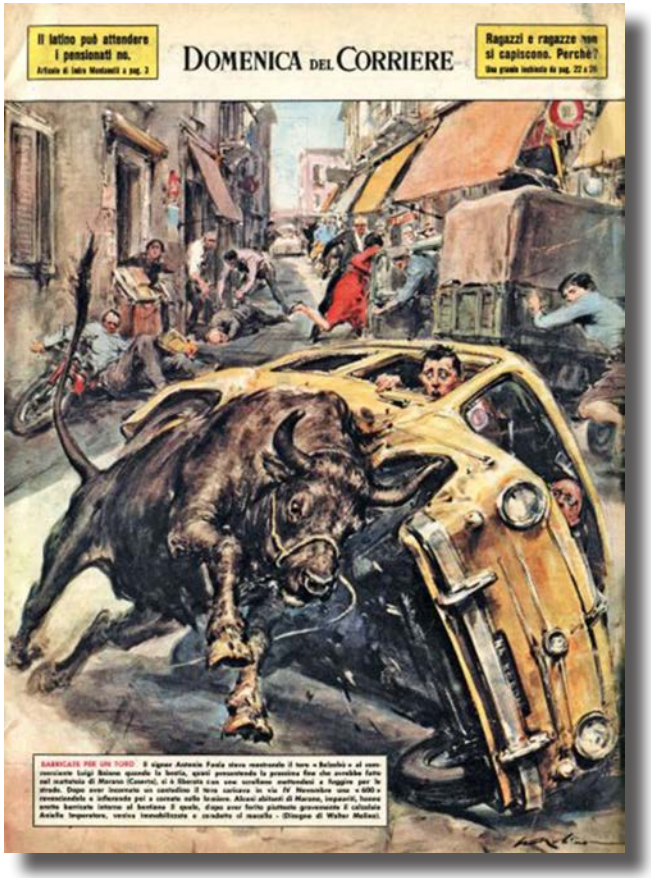
le 103, comunque, grazie al sedile anteriore intero e alla leva del cambio al volante, potevano ospitare sei persone. Nell'ottobre del 1953 fu lanciata la versione 103 TV (Turismo Veloce) con motore potenziato di 14 HP (per un totale di 50, contro i 36 delle altre versioni), albero di trasmissione diviso in due parti collegate da un giunto, verniciatura bicolore, finiture più ricche, "codine" al bagagliaio e terzo faro centrale (inserito nella mascherina). Al Salone di Ginevra del marzo 1955 fu presentata la 103 Trasformabile: disegnata dalla Sezione Carrozzerie Speciali della Fiat, si trattava di una piccola spider a 2 posti, con tratti americaneggianti (anche se non fu mai esportata negli Stati Uniti) e meccanica della 103 TV berlina. Nel 1956 un restyling interessò la 103 berlina e familiare, dando vita alla serie 103 E. Oltre a modifiche al frontale (nuova mascherina) e agli interni (plancia, strumentazione, riscaldamento, rivestimenti), la "1100" beneficiò di un nuovo disegno dei fanalini posteriori e di un diverso posizionamento della ruota di scorta nel vano bagagli. La TV adottò una nuova griglia anteriore e la verniciatura bicolore si estese anche alle fiancate Dal punto di vista tecnico, oltre a motori leggermente potenziati (40 hp per le versioni normali e 53 per le TV), tutte le versioni adottarono l'albero di trasmissione in due parti. Le Trasformabile, invariate esteticamente, adottarono il motore da 53 HP. Al Salone di Torino dell'autunno 1957 uscì la serie 103 D (conosciuta anche come modello 58), contraddistinta soprattutto dall'incremento delle dimensioni grazie a un bagagliaio più lungo e più capiente, mentre nel 1958 le TV berlina e Trasformabile furono rimpiazzate dalle corrispondenti versioni della 1200. Nel marzo del 1959 un ulteriore restyling diede vita alla serie 103 H (definita anche come "Tipo Lusso") che andò ad aggiungersi alla 103 D.

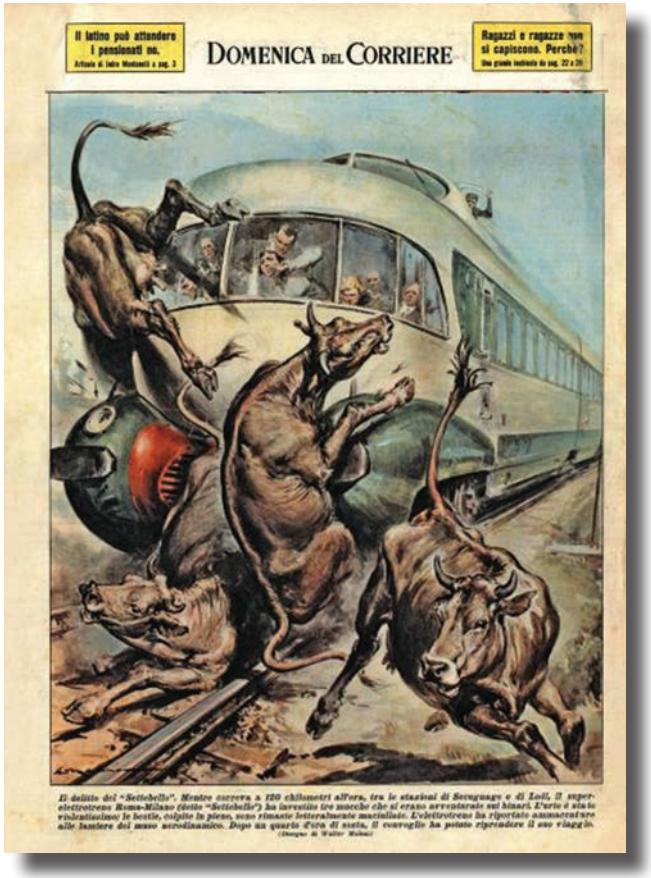


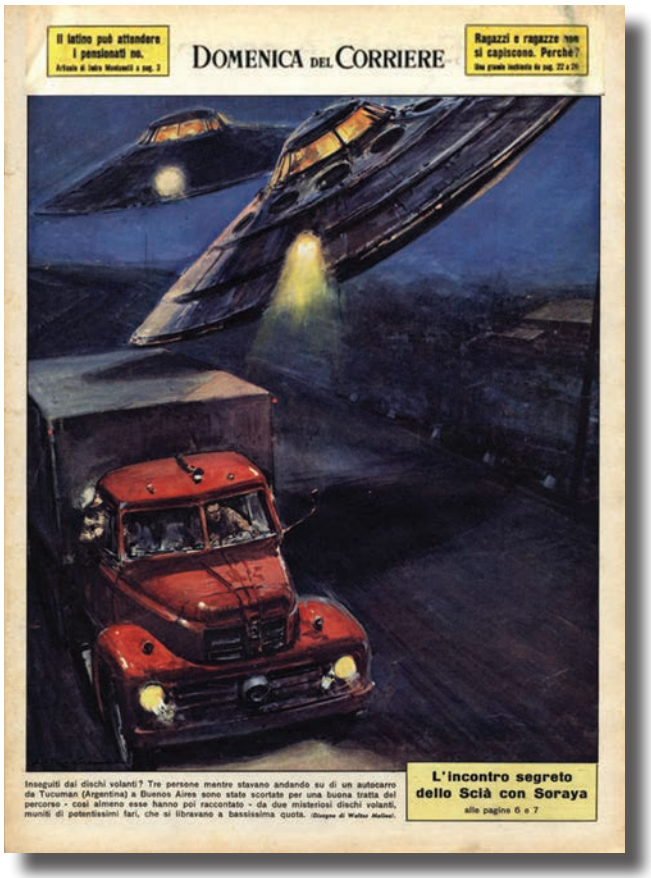
Quando la Fiat era un’altra cosa

Oggi la Fiat è sulla cresta dell’onda per le polemiche sollevate da Sergio Marchionne. Il manager Fiat, dopo aver lasciato Confindustria, ha dichiarato che le corse automobilistiche non fanno vendere una sola auto in più. Lo avevamo capito anche senza sentirglielo dire, visto il penoso declino sportivo di Alfa Romeo, Abarth e Lancia diventati miseri *gadget* commerciali e niente più. Così, ricordando altri tempi, proponiamo ai lettori della nostra Rivista una stagione diversa, un’epoca in cui la Fiat partecipava alle corse con un pilota destinato a diventare famoso anche come costruttore, Vincenzo Lancia. La rarissima immagine della collezione Elvio Deganello ci riporta al Grand Prix de France del 1907, nella cittadina di Dieppe. E’ il 2 luglio 1907 e un commissario, dal tetto dei box, conteggia le taniche di carburante versate perchè il regolamento della gara impone una quantità di benzina fissa, uguale per tutti. Vincenzo Lancia, baffi e occhiali sul berretto, è alla destra della Fiat e si accinge a salire a bordo.

Auto e buoi, convivenza difficile







Non è stata facile la convivenza per l'automobile. Come testimoniano queste copertine della 'Domenica del Corriere' degli anni '50 e '60, con i coinvolgenti disegni di Walter Molino, il primo conflitto che si presentò fu quello con gli animali, artefici nella prima metà del Novecento di molti trasporti pesanti. I ragazzi d'oggi non ci crederanno ma anche a Verona, negli anni Sessanta, non era infrequente imbattersi in carri e carretti di varia foggia trainati da cavalli o buoi e che attraversavano il centro trainando il loro carico. Spesso in città, in corso Cavour o Porta Nuova, l'odore dominante non era quello dolciastro dei gas di carico, ma quello acre dello sterco. Tanto che ciclisti e motociclisti facevano spesso audaci *gymkane* per non finirci dentro. Quando il traffico aumentò, soprattutto con la ripresa che seguì alle distruzioni inflitte dalla seconda guerra mondiale, molti dovettero adattarsi a un nuovo modo di guidare perché il *boom* economico, la capacità di acquisto e la ricostruzione avevano rapidamente diffuso l'automobile anche in famiglie di ceto medio. Ma per le strade restavano cavalli e buoi che spesso erano protagonisti di spettacolari e rovinosi incidenti contro automobili e motociclette. Anche l'elettrotreno 'Settebello', fiore all'occhiello delle 'FS' anni Cinquanta, fu coinvolta in una spettacolare collisione, puntualmente registrata dalla 'Domenica del Corriere', all'epoca il più diffuso e apprezzato settimanale italiano. Quando infine l'automobile iniziò ad essere accettata e, in un modo o nell'altro, si stabilirono i confini per una pacifica convivenza con il mondo animale, arrivarono gli attacchi dall'alto, con le inquietanti segnalazioni dei disco volanti che inseguivano i camion dei trasporti internazionali. Insomma non fu davvero facile per auto, moto e camion farsi accettare dal passato e al tempo stesso difendersi dal futuro…

Quante poesie per Luciano!

Domenica 2 dicembre si sono svolte le premiazioni del primo "Memorial Luciano Nicolis" 2012, concorso di poesia ideato dal giornalista Carlo Rigoni, per lunghi anni amico di Luciano Nicolis. I risultati hanno visto primeggiare per la sezione 'Lingua italiana' Giovanni Caso di Salerno con la lirica "I vecchi giù al paese", per la poesia in dialetto Bruno Castelletti di Verona con "Dal barbièr" e per il concorso 'a tema' Giovanni Benaglio di San Giovanni Lupatoto con "In pinpinèla a 'n sogno". Premiati anche gli allievi delle scuole Medi, Anti e Bolisani. Al concorso hanno partecipato oltre quattrocento liriche da concorrenti di quasi tutte le regioni italiane. La commissione giudicatrice era presieduta da Gian Paolo Marchi, professore in pensione dell'Università di Verona. Insieme alla famiglia Nicolis, numerose ed autorevoli le autorità presenti fra cui Alberto Lorusso in rappresentanza del Prefetto Perla Stancari, il procuratore della Repubblica Mario Giulio Schinaia, il presidente della Corte d'Assise Dario Bertezzolo, Marco Maistrello comandante del Terzo Stormo e del presidio aeronautico, Paolo Edera comandante provinciale dei Carabinieri, il procuratore militare Enrico Buttitta, il direttore della Società Letteraria di Verona Daniela Brunelli, il provveditore Pontara e molte altre autorità. La delegazione del Comune era rappresentata dall'assessore alla cultura Maria Cordioli, l'assessore ai lavori pubblici Francesco Arduini e dal consigliere Domenico Campara. "Villafranca", ha detto Rigoni, "ha una tradizione radicata con la poesia avendo concretizzato, a partire dal 1997, un prestigioso concorso poetico, il 'Premio Castello' ideato da chi vi parla e condotto ininterrottamente negli ultimi quindici anni dalla civica amministrazione. Quest'anno, sollecitato e incoraggiato da parecchie autorità ed esponenti della cultura, ho formulato alla famiglia Nicolis, che l'ha accolta con entusiasmo, la proposta di onorare la memoria di Luciano cui mi legava l'affetto sin dai banchi di scuola e la generosità della sua amicizia". La bella iniziativa ha dimostrato la vasta eco affettiva che Luciano Nicolis ha accesso intorno alla sua figura e alla sua opera durante la vita. Il fatto che molti partecipanti abbiano aderito al concorso da città e regioni lontane da Verona e dal Veneto dimostra come la passione sincera, l'umanità e la semplicità siano valori capaci di superare confini e lunghe distanze.

Primo premio e medaglia d'oro – Sezione Tema
Giovanni Benaglio di S.Giovanni Lupatoto VR

In pinpinèla a 'n sogno

Ma mi t'insonio in susta come c'inpasta versi
e va in arfio a 'l cel de la poesia,
cuando drento ghe ruma 'n às-cio rabioso
che strauda emossión in peldoca
e sgrisoloni da feara quartana
e oje mate in rebaltón
che rugola sensa mai gnanca 'n freno...
(... ma i freni lore le ghe iavea
e l'era rufian el so primo racolàr...).
O forsi par ti l'è stà come 'l vendemàr in le bine,
tastando in ponta a i diei i reci pì boni,
co le vissighe in sbrusiór
e la schena sbregà da 'l spingolàr
de 'l cavaleto sora tirele e cai,
epur cantando con osse de usignòl
(co la Isotta... la Bugatti... l'Alfa...
a rumegàr in la testa pì de na morosa...).
Supiaa a levà intanto la to passión in bojo:
... Maserati... Ferrari... Rolls.....
Po', scrito 'l poema o fata la vendema,
te penso come in pinpinèla a na montagna
beará da 'n orisonte sensa confini,
co le mane in scarsela a 'n sogno.
Soto de ti anca la Luna... in speo a 'l to Museo.

Giovanni Rana vince il Premio Nicolis

Giovedì 29 novembre 2012 è stato assegnato il il "Premio Museo Nicolis 2012" a Giovanni Rana, fondatore e presidente dell'omonimo Pastificio. Istituito nel 2000, il premio è un pubblico riconoscimento all'eccellenza dell'imprenditoria veneta. Hanno partecipato al dibattito, moderato dal Direttore de "Il Mondo" Enrico Romagna Manoja, la vicepresidente di Museimpresa e curatrice del Museo Alessi Francesca Appiani, il presidente di Confindustria Verona Andrea Bolla, Matteo Lunelli, presidente delle Cantine Ferrari e membro di Fondazione Altagamma oltre, naturalmente, a Giovanni Rana. Bolla ha sottolineato che le imprese agroalimentari rappresentano il 7% delle imprese manifatturiere veronesi e con i loro marchi e il valore delle loro esportazioni -che nel primo semestre di quest'anno hanno registrato un incremento del 15,88% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso- contribuiscono significativamente alla promozione del nostro territorio. Giovanni Rana, indiscusso ambasciatore del Made in Italy del gusto, ha ricordato l'evoluzione della sua azienda partita negli anni '60 come laboratorio artigianale per la produzione di tortellini freschi (di cui Rana seguiva personalmente la preparazione) e poi sviluppata con l'introduzione dei primi macchinari che hanno consentito non solo il "balzo produttivo" (dai 10 chili di pasta al giorno del 1968 ai 10 chili all'ora di oggi), ma anche la completa industrializzazione del prodotto, mantenendo inalterate la qualità e bontà della pasta fatta in casa. La naturale evoluzione del business, propiziata dall'ingresso in azienda di Gian Luca Rana, è stata poi la internazionalizzazione tesa alla conquista dei principali mercati europei. Nella strategia di diversificazione si è inserito anche un nuovo modello di ristorazione che ha portato all'apertura di 28 ristoranti "Giovanni Rana" in Italia, 5 in Svizzera, 1 a Londra, 1 a Madrid, 1 in Lussemburgo e 1 a New York. Nel corso dell'evento è stato assegnato anche il Premio "Sfide d'Impresa" ai giovani imprenditori veronesi Alessio Scaboro e Lucio Biondaro di Pleiadi. Nata nel 2009 con lo scopo di comunicare e divulgare la scienza in modo interattivo, la Società è l'unica realtà in Veneto ad essere membro dell' *European Network of Science Center and Museums*. Attraverso laboratori didattici, un planetario digitale, settimane della scienza e manifestazioni culturali, Pleiadi opera con attività itineranti in diverse regioni italiane e sviluppa importanti programmi *educational* a contenuto scientifico per aziende e istituzioni. Con il Premo Sfide d'Impresa, ha ricordato Silvia Nicolis, il Museo si fa interprete del sentimento di tutti gli imprenditori del territorio e testimonia con un segno concreto la fiducia, l'apprezzamento e l'incoraggiamento dell'intera *Business Community* veneta nei confronti delle aziende più giovani in fase di avviamento ed affermazione sul mercato.

Una serata sulla magica Vespa

Mercoledì 5 dicembre 2012 il Museo Nicolis ha accolto nella sua sala convegni l'interessante conferenza tenuta da conservatore del Registro Storico Vespa Luigi Frisinghelli. La materia era "Storia e tecnica del restauro Vespa" ed ha richiamato numerosi appassionati, segno evidente che il caro vecchio *scooter* made in Italy riesce sempre a mettere in moto emozioni che fanno vincere la pigrizia di una serata in casa davanti alla tivù. Alla piacevole riunione, ideata e organizzata nei minimi dettagli da nostro commissario tecnico moto Maurizio Cordioli, hanno partecipato anche numerosi esperti nel restauro dello *scooter* Piaggio oltre che collezionisti, soci del Veteran Car Club Bernardi, amici del Museo e semplici appassionati. Al termine delle relazioni, sono stati numerosi gli interventi e le domande in sala a testimonianza dell'interesse suscitato dall'iniziativa che ha raccolto molti consensi e parecchie richieste di nuovi incontri divulgativi.

Notizie dal Veteran Club Bernardi

Storia del Motorismo

Il 5 ottobre 2012, al Museo del Patrimonio Industriale di Bologna, la Commissione Cultura dell'Asi ha organizzato il secondo convegno dedicato alla storia del motorismo, con particolare riguardo al periodo che parte dalle origini e arriva fino al 1914. Fra i relatori c'era anche il nostro socio Danilo Castellarin, consigliere della Commissione Cultura Asi, che ha illustrato la tematica sportiva avvalendosi di emozionanti e preziosi filmati d'epoca. Gli altri relatori erano Massimo Clarke, Alfieri Maserati e Luciano Sadini.

Piedi veloci

Venerdì 20 e sabato 21 ottobre 2012 Luciano Olivieri e Fiorenza Ballini hanno partecipato al 10° Revival Valpantena ottenendo un buon risultato in quanto nella classifica generale si sono piazzati 12° assoluti. "Se consideriamo che ha vinto Giordano Mozzi e i primi sette sono cronometri umani e dunque irraggiungibili", ha commentato Olivieri con un sorriso, "il nostro risultato è stato una grande soddisfazione per noi, la Grifo Rosso e il Veteran Car Club Enrico Bernardi di cui eravamo gli alfieri".

Le origini dell'auto

In due piacevoli serate autunnali il nostro vicepresidente Alberto Scuro ha presentato ai soci del Rotary e al Museo Nicolis una relazione sull'evoluzione dell'auto e della moto. Con l'ausilio di un *power-point*, Scuro ha condotto il pubblico in una galoppata storica partendo dagli esordi motoristici per arrivare al mondo collezionistico contemporaneo. La vivacità del relatore e le curiosità narrate hanno piacevolmente coinvolto i partecipanti favorendo la crescita di una cultura storica del patrimonio meccanico.

In visita al frantoio

Il 18 novembre 2012 Silvano Bissoli del Veteran Car Club Bernardi ha organizzato un raduno che ha portato i partecipanti ad un'interessante visita guidata presso il frantoio Ballarini di Cazzano di Tramigna, giusto in epoca di spremitura olive. Dopo un breve trasferimento, l'aperitivo è stato gustato alla cantina Mainente di Soave e poco dopo il pranzo all'agriturismo 'La Zerpa' di Belfiore con degustazione di cibi fatti in casa, dall'antipasto al dolce. Tutta la giornata è stata allietata da simpatici omaggi.

Appuntamenti da non perdere

20 gennaio	Pranzo sociale al Museo Nicolis con ricordo del Fondatore
3 febbraio	56^ Borsa scambio automodelli e giocattoli d'epoca - Fiera di Verona
26 maggio	12° Raduno motociclistico "A spasso con...Enrico Bernardi"
23 giugno	17^ Rievocazione storica della "Stallavena - Boscochiesanuova"

Grifo Rosso al Gran Premio Nuvolari

Come tradizione, anche quest'anno la Squadra corse Grifo Rosso ha partecipato al Gran Premio Nuvolari, che ogni settembre parte e arriva nella città di Mantova. Sono stati otto gli equipaggi della Grifo Rosso a prendere il via. L'equipaggio femminile Ciocca-Mattei è arrivato secondo nella classifica delle dame. I due migliori equipaggi sono stati Scuro-Simeoni e Olivieri-Ballini.