



n° 11 - Estate 2013

Veteran Car Club Enrico Bernardi

al Museo Nicolis

MUSEO NICOLIS





Lettera ai Soci

di Silvia Nicolis

Cari Soci,
ho il piacere di presentare il nuovo numero della nostra rivista, la cui uscita coincide con l'arrivo a Verona della Mille Miglia. In piazza Bra, come leggete nella pagina a fianco, il Veteran Car Club Bernardi sarà protagonista a fianco dei collezionisti internazionali impegnati nella magica rievocazione che tante volte ha visto in gara mio padre. A lui era dedicato anche il tenero "amarcord" che in gennaio ha richiamato a Villafranca gli esponenti dell'automobilismo storico nazionale. Per iniziativa dei soci, in occasione del primo anniversario della sua scomparsa, è stata organizzata la manifestazione "Sulle strade del giovane Luciano" con più di cento auto storiche. Nelle pagine di questo numero troverete numerosi e interessanti articoli, fra i quali vi segnalo le serate tematiche presso il Museo, le testimonianze dei nostri soci che illustrano le rispettive collezioni, cronache dai campi di gara e interessanti anticipazioni.



Il Club Enrico Bernardi

PRESIDENTE ONORARIO
PRESIDENTE EFFETTIVO
VICE PRESIDENTE ISTITUZIONALE
VICE PRESIDENTE (del. manifestaz.)
CONSIGLIO DIRETTIVO

TESORIERI
REVISORI DEI CONTI
SEGRETARIO
COMMISSARIO TECNICO MOTO
COMMISSARIO TECNICO AUTO
VICE COMMISSARIO AUTO
COMMISSARIO MEZZI AGRICOLI

Francesco Bazzani
Silvia Nicolis
Alberto Scuro
Roberto Gerosa
Silvano Bissoli, Arcadio Cordioli, Giorgio Cristofoli,
Angelo di Leone, Roberto Gerosa, Alberto Scuro
Arcadio Cordioli, Angelo Di Leone
Franco De Boni, Dario Marastoni, Gianni Pellizzoni
Arcadio Cordioli
Maurizio Cordioli
Giorgio Cristofoli
Giovanni Portioli
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.**

In copertina, Paolo Galiotto su Attila MkVII di recente restauro durante un collaudo sulla salita delle Torricelle

La Mille Miglia torna a Verona

MUSEO NICOLIS



La sera di giovedì 16 maggio ci sarà anche il 'Veteran Car Club Enrico Bernardi' alla serata 'Aspettando la Mille Miglia' organizzata in Bra per il passaggio della rievocazione storica della celebre gara su strada. La Freccia Rossa, come come la Mille Miglia viene rappresentata simbolicamente, attraverserà Verona e sarà come di consueto una delle prime tappe dopo la partenza da Brescia. Nella splendida piazza Bra, appositamente allestita per l'occasione, sfileranno le vetture che potranno essere ammirate in posizione privilegiata da Palazzo Barbieri. Sono cinque gli alfieri della Squadra Corse Grifo Rosso iscritti alla rievocazione: Giordano Mozzi e Mark Gessler (vice presidente Fiva) su Alfa Romeo 6C 1500 Gran Sport del 1933, Luca Patron e Massimo Casale su Fiat 514 MM del 1931,

Filippo Ciocca e Yoshida Shuhei su Veritas RS 2000 del 1949, Gino Perbellini e Keil Horst su Biondetti Jaguar del 1950 e Maurizio Zanni con Alessandro Campagnola su Alfa Romeo 1900 SS del 1956. Quest'anno la serata di gala verrà inoltre impreziosita da una grande novità rappresentata dallo speciale concorso "Revival 1000Miglia", organizzato dall'Automobile Club Verona, un vero e proprio salto nel passato con abbigliamento dell'epoca in cui la Mille Miglia si disputò agonisticamente come gara di velocità, ovvero dal 1927 al 1957. I partecipanti, che grazie ai loro abiti rappresenteranno al meglio lo spirito del concorso, verranno valutati da una giuria di esperti che esprimerà il suo verdetto nel corso della serata e premierà i migliori costumi individuali maschili e femminili. Sarà previsto anche un

premio per il club più numeroso ed uno per il miglior abbinamento tra autovettura ed equipaggio tematico. Per l'occasione, infatti, ogni club potrà individuare la "sua" auto più rappresentativa del periodo storico in esame che potrà sfilare sul palco di piazza Bra assieme al relativo equipaggio che dovrà indossare gli abiti più consoni e confacenti alla vettura prescelta. Il passaggio della manifestazione nella città scaligera sarà seguito dalla diretta televisiva di TeleArena che proietterà le immagini su un maxischermo opportunamente posizionato sul Liston al fine di permetterne la completa visibilità a tutta la cittadinanza. Sulla scalinata e nella *bouvette* del Palazzo comunale autorità e ospiti dell'Automobile Club Verona potranno ammirare il passaggio delle auto all'interno di un'apposita area. I soci del

Veteran Car Club Bernardi con i capelli bianchi e davvero amanti della storia ricordano quando la Mille Miglia era corsa ruvida, con 500 auto che fendevano il Paese, sfiorando case, attraversando piazze affollate, pianure e montagne, prati gremiti di bambini. I piloti finivano la massacrante corsa con le maglie intrise di sudore o fradice di pioggia, senza fermarsi mai, nemmeno per fare pipì, molti fumavano pacchetti di sigarette, alcuni si davano la carica con generose sorsate di *brandy*. Oggi le città italiane fanno a gara per ospitare il passaggio della Mille Miglia indossando l'abito migliore e accendendo ogni luce per ricordare il ricordo del mito. E anche Verona non perderà l'occasione di farsi ammirare dalla magica carovana internazionale che sicuramente verrà conquistata dal suo fascino.



Un nostalgico 'Amarcord' po



Ha richiamato autorevoli personalità l'Amarcord celebrato al Museo di Villafranca domenica 20 gennaio per ricordare l'ottantesimo compleanno di Luciano Nicolis, scomparso il 21 aprile 2012, che avrebbe compiuto 80 anni il 19 gennaio. Caro il ricordo di molti amici, grazie all'impegno del Veteran Car Club Bernardi e della Squadra Corse Grifo Rosso. In sala c'erano la moglie Renate, il fratello Nerino (scomparso qualche settimana dopo per un male inguaribile) i figli Silvia e Thomas ed esponenti dell'automobilismo storico e sportivo arrivati da tutta Italia per dare testimonianza, come ha ricordato l'assessore allo sport e al turismo sociale del Comune di Verona Marco Giorlo, "della generosità di un uomo per il proprio territorio e della volontà della sua famiglia di continuare sulla stessa strada per condividere un patrimonio storico e fare cultura". Per il sindaco di Villafranca Mario Faccioli, "Nicolis ha avuto la capacità



di sognare, trascinare, coinvolgere e legarsi così in modo indissolubile al proprio territorio, entrando nella leggenda". Numerosa la delegazione giunta da Torino, guidata da Roberto Loi, presidente dell'Asi, l'Auto-motoclub Storico Italiano forte di 200 mila soci. Con lui c'era Alfieri Maserati, discendente della celebre famiglia dei costruttori d'automobili e presidente della Commissione cultura Asi, che ha ricordato: "Oggi tutti si limitano all'apparenza delle auto, al design,



er il compleanno di Luciano

MUSEO NICOLIS



ma Nicolis andava in profondità, amava la meccanica, motore di progresso, alleata dell'uomo per eliminare le fatiche e dare posti di lavoro". Danilo Castellarin ha sottolineato l'attaccamento al territorio, il coraggio di vivere la passione e l'entusiasmo di trasmetterla. Se Amarcord doveva essere, nessuno meglio di Benito Battilani (storico della moto di Imola) e Mario Righini (noto collezionista di Modena) hanno pronunciato quella parola e trasmesso genuine emozio-

ni della loro terra con la giusta inflessione. Come Adolfo Orsi, modenese anche lui, che era bambino quando la Maserati rilevata dai fondatori da suo nonno, vinceva con Fangio il titolo mondiale 1957. Orsi ha parlato dei trabocchetti, ossia le prove alle quali Luciano Nicolis spesso sottoponeva i suoi ospiti per saggiarne la competenza. Buttava lì una data, un nome, una descrizione tecnica e osservava le reazioni degli interlocutori per cogliere al volo il loro grado di conoscenza. Da Mantova è arrivato Giordano Mozzi, in tenuta da gara, valido conduttore che ha portato la Lancia Astura del museo Nicolis a prestigiosi traguardi. Mentre i relatori parlavano, su un maxi schermo venivano proiettate le immagini di Luciano Nicolis in raduni, manifestazioni, concorsi e competizioni, curate con riconoscenza ed amore dallo staff del Museo. Per l'occasione, è stato realizzato un fermacarte in plexiglass con l'effigie del Museo e il ritratto del suo fondatore.





Serate di cultura e approfo

Nella serata di mercoledì 3 aprile 2013, un interessante approfondimento culturale ha gremito la sala riunioni del Museo Nicolis dove il 'Veteran Car Club Bernardi' ha organizzato un incontro aperto al pubblico con Luigi Altamura, comandante della Polizia municipale di Verona e il commissario Gloriana Anastasi. Le continue modifiche al Codice della Strada e le numerose novità normative introdotte sulla circolazione di veicoli storici e non, sono state approfondite dai relatori, distinguendo fra veicoli d'epoca e veicoli d'interesse storico e collezionistico. I primi ammessi a partecipare solo a manifestazioni autorizzate, i secondi che rientrano nelle categorie previste dalla legge (vent'anni di anzianità se iscritti ai registri speciali Asi,

Fiat, Lancia, Alfa e Fmi e tutti quelli con più di trent'anni, indipendentemente dall'iscrizione ad uno dei registri riconosciuti). A presentare la serata c'era Silvia Nicolis, presidente del Vcc Bernardi e direttore del Museo. Anastasi e Altamura hanno ricordato quanto sia aumentata la suscettibilità dei residenti di molte località attraversate da manifestazioni motoristiche, soprattutto in provincia. "La tolleranza si è abbassata e bisogna tenere conto delle diverse esigenze della popolazione", ha detto il Comandante. Poi ha parlato dei trucchi più ricorrenti ai quali gli automobilisti ricorrono per farla franca. "I furbetti cercano sempre nuove strade e si inventano ogni giorno nuovi espedienti: c'è chi si porta appresso la scatola delle catene deso-

latamente vuota, chi falsifica i tagliandi dell'assicurazione o della revisione e chi, per non perdere i punti della patente, scarica sulla nonnetta che non guida più da anni la responsabilità di aver percorso le strade della provincia a 160 in sella a una Kawasaki 1200". Molta attenzione è stata sollecitata sulle compagnie assicuratrici che promettono miracoli ma non sempre li mantengono. Vigilare più che una facoltà diventa dunque una necessità. E se non fossero bastate le parole, il capo della Polizia municipale ha concluso la serata con una serie di filmati che riprendono i nostri comportamenti sulle strade di tutti i giorni. Imperdonabili imprudenze, sorpassi azzardati, svolte pericolose, semafori ignorati, insomma un'antologia di *candid-ca-*



mera riprese ogni giorno per far capire quanto sia labile il confine fra la vita e la morte. Rispetto a trenta, quarant'anni fa le condotte di guida sono migliorate per-



ndimento al Museo Nicolis

MUSEO NICOLIS



ché siamo scesi, a livello nazionale, dalla punta massima raggiunta nel 1972 con 11.078 morti ai 3900 del 2011. “Ma è ancora troppo poco e dobbiamo fare di più”, ha esortato Altamura, “perché sulle strade si continua a morire e gli incidenti non capitano solo agli altri”. Le giornate più pericolose? “Il fine settimana sulle strade che collegano la città alla provincia”. L’orario più temibile? “Il maggior numero di morti si registra alle cinque del mattino”. L’ora in cui capitano più incidenti? “Le sei del pomeriggio”. I veicoli più a rischio? “Moto e ciclomotori con un indice di sinistrosità e mortalità più che doppio rispetto alle auto”. Così, alla vigilia dell’estate 2013, la Polizia municipale punta sulla prevenzione “perché gran parte degli incidenti non

succedono per noie tecniche ma per imprudenza, incapacità e distrazione di chi sta al volante”. Purtroppo le normali preparazioni per conseguire la patente non prevedono *training* per affrontare situazioni pericolose e la fase formativa in condizioni di guida critiche è alquanto carente. E’ anche vero che non sono soltanto le emergenze a scatenare rovinosi incidenti. Spesso bastano futili superficialità: distrazioni, telefonini, musica ad alto volume. In un recente rapporto della Polizia di Verona si denunciava che per molti automobilisti la guida è un’attività residuale. Le telecamere hanno infatti evidenziato che i veronesi al volante mangiano, si pettinano, leggono il giornale, telefonano, si sistemano i capelli, digitano sulla tastiera

del pc e infine guidano. Voragini culturali anche dal profilo tecnico. Pochi neopatentati per esempio conoscono come funziona l’Abs, il sistema d’emergenza per le frenate improvvise e che richiede una forte pressione sul pedale del freno senza mai rilasciarlo. E ancora: come si orienta un neopatentato che rientra a casa tardi e si trova tutti gli incroci semaforizzati che non funzionano più e lampeggiano, senza fornire altre indicazioni? Un altro caso: un ragazzo con la patente in tasca da due settimane è davvero in grado di guidare in sicurezza e tranquillità in autostrada, su percorso innevato o su strette strade di montagna e soprattutto in discesa? Molto importante è apprendere le norme della guida difensiva cioè tutti quei com-

portamenti che nascono dall’osservazione ragionata di quello che c’è intorno alla nostra automobile, per far scaturire azioni preventive. La seconda regola riguarda l’addestramento. Quanti sanno montare le catene? Quanti sanno guidare in curva se piove? Quanti sanno che cos’è l’*acquaplaning*? Insomma, per ridurre gli incidenti dobbiamo migliorare la preparazione e la prevenzione. Un traguardo molto impegnativo anche perché l’auto non è più un bene esclusivo ma un mezzo di massa. E molti, troppi siedono al volante con eccessiva superficialità. Per non parlare del fatto che un incidente stradale su tre vede coinvolto un neo-patentato e che il 30 per cento dei sinistri interessa ragazzi con meno di tre anni di patente.





MUSEO NICOLIS



Il fascino discreto

Trovare l'auto abbandonata nella classica cascina di campagna è il sogno proibito di ogni collezionista. Una fantasia che, almeno una volta, tutti abbiamo accarezzato. Giovanni Bodini, 79 anni, socio del 'Veteran Car Club Bernardi' da 25, ha avuto la fortuna di vivere davvero questa esperienza e di entrare in possesso di una bella Fiat 1100 codine senza spendere un soldo, solo perché il suo proprietario voleva sbarazzarsene. Tutto capitò una decina d'anni fa quando nella carrozzeria Bodini, che lavora dal 1953 a Villafranca con il fratello Francesco, arriva un amico commerciante che gli confida di possedere una vecchia Fiat. "Non voleva pagare allo sfasciacarrozze la tassa per la demolizione, così mi disse 'Se vieni a prendertela nella mia casa

di campagna e ti paghi il passaggio di proprietà, te la regalo". Bodini non se lo fece ripetere due volte. Insieme al fratello raggiunse la vecchia cascina, spinse un pesante portone di legno sui cardini arrugginiti e davanti a sé vide solo legna da bruciare, cassette abbandonate, vecchi attrezzi agricoli in disordine. Insomma, pensava ad uno scherzo. "Guarda meglio", gli disse l'amico. Lui aguzzò la vista e dalla penombra vide brillare una cromatura che rifletteva un raggio di luce. Togliere i vecchi ceppi di legno fu una faticata memorabile, ma alla fine spuntò la vecchia 1100, sporca come un bambino che torna a casa dopo aver giocato in campagna tutto il giorno, ma felice di essere finita in buone mani. "Arrivato a casa l'ho lavata con cura e nei mesi suc-

1100

export - 4 posti + kg. 50 bagaglio
velocità km./h. 130 - potenza Cv
SAE 55 - cv. fiscali 13



del “Made in Italy”

cessivi ho iniziato un meticoloso restauro sostituendo le parti ammalorate o arrugginite e facendo rappezzi di metallo nei punti più vulnerabili”. Oggi la Fiat 1100 di Bodini è una presenza abituale nei raduni, che ispira simpatia anche per la bonarietà del suo proprietario, il quale possiede anche una Fiat 500 Topolino del 1961, una Fiat 1100R del 1967, un Fiat 615 del 1966 carro attrezzi e una Lancia Fulvia coupè del 1970. Insomma una piccola collezione del ‘made in Italy’. Guardando la sua creatura preferita, la vecchia cara 1100, Bodini ripensa ai tanti cambiamenti del suo lavoro. “Oggi i meccanici e i carrozzieri non sono più autoriparatori ma autosostitutori perché nessuno ripara, ma tutti smontano e buttano il pezzo guasto o ammaccato. Un peccato. Noi ci

sentivamo un po’ artisti perché con la penuria di soldi che c’era i clienti volevano risparmiare e anche trovare i ricambi non sempre era facile. Così ogni volta escogitavamo mille astuzie per dare nuova vita a un pezzo guasto, una portiera ammaccata, perfino a un paraurti danneggiato. C’erano i battilama, artigiani sopraffini, che accarezzavano con la punta delle dita il metallo come fosse stato velluto. Riuscivano a “sentire” col tatto le imperfezioni che nemmeno gli occhi potevano vedere. Non c’era la cultura usa e getta dei giorni nostri. Tutto veniva riciclato e faticosamente riparato. Era come dare nuova vita. Certo, facevamo molta più fatica, ma alla fine della giornata eravamo orgogliosi perché c’era la consapevolezza di aver creato qualcosa”.





Una serata *glamour* per la S



Nel cuore dell'inverno, la premiazione della Squadra Corse 'Grifo Rosso' ha scaldato i cuori e acceso l'entusiasmo della passione per le auto storiche. Durante la serata, condotta con simpatia dal presidente della Grifo Rosso Alberto Scuro, sono stati premiati numerosi protagonisti della stagione 2012. In particolare, Luca Patron e Massimo Casale è risultato l'equipaggio di punta entrato nei *top driver* italiani, Marzio Bonfante e Fiorenza Morellato hanno confermato l'affiatamento con le auto *pre-war*, la femminilità è risaltata con Elena Ravelli ed Elena Mattei. Riconoscimenti anche a Andrea Merelli, Nicola Tulliani, Paolo Galiotto, Silvano Rangheri, Luciano Olivieri, Gino Perbellini, Elena Scaramuzzi che con Manuela Cinelli ha vinto la coppa delle dame alla Winter Marathon, Enrico Nucci, fondatore

Squadra Corse 'Grifo Rosso'

del Nucci's Prize, Massimo Chiara, ex responsabile della Bertone Classic, Sergio ed Elisa Baruffaldi, Luigi e Zeno Mion, Maurizio Zanni, Alessandro e Pietro Campagnola. Applausi anche a Giordano Mozzi, Cesare ed Andrea Cabianca, Paolo Lado, Enrico Spaggiari, Ugo Consolo, Roberto Ciocca, Ferruccio Camerlengo, Giorgio Ferrarini, Alessandro Fiegl, Andrea Lazzari, Lorenzo Luppi, Franco Perini, Vittorino Bertaglia ed Egidio Lanza. Nel corso della serata il campione di regolarità Gian Maria Aghem ha illustrato con un'ampia documentazione fotografica proiettata in sala la preparazione della Lancia Fulvia HF con la quale prenderà parte alla fine di maggio al Raid Pechino-Parigi. A lui e a questa coraggiosa impresa abbiamo dedicato un approfondimento che troverete nelle prossime pagine.





Con la Fulvia Lancia-Italia alla c



Terminerà a Parigi il 29 giugno 2013 la quinta edizione della Pechino-Parigi, una delle più grandi avventure per auto storiche. A rappresentare la storia dell'automobilismo italiano c'è in gara un amico del 'Veteran Car Club Bernardi' e della 'Squadra Corse Grifo Rosso', Gianmaria Aghem con una Lancia Fulvia coupé, costruita nel 1971. Insieme a Piergiovanni Fiorio Trono, suo navigatore, Aghem è l'unico equipaggio italiano in gara ed ha anticipato agli amici della 'Grifo Rosso' (vedere servizio alle pagine precedenti) tutti i dettagli della sua impresa. L'auto è stata meticolosamente preparata dall'Officina Ratto di Savona e dalla Carrozzeria Barbieri Rosso Corsa e sarà la vettura con la cilindrata più piccola: 1.300 cc. In trentatré giorni, di cui solo quattro di riposo, i cento equipaggi partecipanti attraverseranno la Cina, la Mongolia, la Russia, l'Ucraina,

la Slovacchia, l'Austria, la Svizzera, per giungere attraversando la Francia al trionfale arrivo a Parigi, dopo avere percorso 12.247 chilometri (pari a 7.610 miglia). La tappa più lunga sarà di 668 chilometri: dopo la giornata di sosta nella città russa di Novosibirsk, i concorrenti giungeranno a Omsk. La tappa più breve, di soli 190 chilometri, sarà quella che condurrà i partecipanti a Parigi. La Fulvia, che porta in gara le insegne dell'ASI Automotoclub Storico Italiano è stata adattata e irrobustita con una serie di accorgimenti che consentiranno di far fronte alle asperità delle strade sulle quali la gara si corre. Due pneumatici montati sul coperchio del baule, una protezione anteriore salva radiatore e i colori rosso e nero caratterizzano l'auto. "Uno dei problemi da affrontare sarà quello della qualità della benzina che può scendere al di sotto degli 88



conquista della 'Pechino-Parigi'

ottani -spiega Gianmaria Aghem- ma abbiamo preparato degli additivi particolari e concentrati per evitare di doverne trasportare troppi litri. Alla fine la Fulvia peserà circa 1500 chili". A preoccupare di più l'equipaggio torinese sono i lunghi passaggi in Mongolia e nella Siberia del sud. «In Mongolia non ci sono strade – racconta Aghem- ma solo piste dove bisogna orientarsi con il Gps e anche i più esperti rischiano di sbagliare». Le auto in gara sono state costruite dal 1913 al 1975 e hanno cilindrata che vanno dai 14.500 cc della Lafrance Tourer ai 1300 cc della Fulvia. Tra le auto d'epoca iscritte, la più vecchia è la Ford T del 1913, con 3.000 cc di cilindrata, dell'equipaggio Nicky Bailey (IRL)-Nadja Saralam (AUS). L'auto con la maggiore cilindrata sarà la France Tourer costruita nel 1917, con un motore di 14.500 cc, dell'equipaggio austriaco Ingo Strolz e

Werner Gassner. La prima edizione di questo raid risale al 1907, agli albori della motorizzazione e fu vinta da una Itala, guidata da Scipione Borghese ed Ettore Guizzardi. In epoca moderna ci sono state tre edizioni della gara, tutte organizzate da Philip Young (Endurance rally organization). La prima si tenne nel 1997 e percorse tutta la Cina, il Tibet con le auto che per dieci volte superarono valichi di 5.000 metri, Nepal, India, Iran, Turchia, Grecia, Parigi. All'arrivo giunsero una novantina di vetture. In occasione del Centenario, Young riuscì a schierare 130 auto storiche (la più antica era del 1903) e il percorso ricalcò interamente quello originario, Mongolia compresa. Nel 2007 altre 107 vetture partirono da Pechino per un percorso più a sud: dopo la Mongolia e un tratto di Siberia, si toccò Samarkanda e l'Iran per poi arrivare finalmente in Europa.





A qualcuno piace inglese: pro



Mezzo secolo fa in Inghilterra, patria delle corse, molti weekend erano consacrati alle competizioni del 'British National Races', rigorosamente disputate nella giornata di sabato, perché la domenica era consacrata al riposo, al taglio dell'erba del giardinetto davanti a casa. In quell'epoca felice per le corse, fantasia e genialità erano ingredienti preziosi. Fu così che Valerian Dare Bryan (ex tecnico Lotus, collaboratore di Colin Chapman) e il giovane pilota Roy Pierpoint si lanciarono nella costruzione di una vettura assemblata, la Attila, flagello di Dio. La prima loro creazione era ispirata alla Lotus 15, una barchetta con motore anteriore Climax 1300 alla quale seguì una MkII sempre Climax, ma di 1998 cc. Dopo le prime auto che presentavano apprezzabili innovazioni tecniche rispetto alla concorren-



za e potevano essere ordinate in kit alla Attila Cars di Molesey Road, Hersham, Surrey, Dare Bryan e Pierpoint alzarono il tiro. E con un impegnativo adattamento del telaio per portare il motore alle spalle del pilota e non più in posizione anteriore, progettaron una versione dotata del più economico propulsore Ford V8 289, con una carrozzeria ispirata alla Lotus 30. L'elaborazione era stata affidata Holman



va su strada della 'Attila MkVII'



& Moody, vecchie volpi dei V8 Ford per le competizioni Nascar e successivamente impegnati nella costruzione della Ford GT II, la nuova GT40. Ma Pierpoint voleva più cavalli da sfruttare. Fu così che, dai primi prototipi, germogliarono poi, raffica sequenziale, numerosi evoluzioni fra le quali la Mk III fu la prima a motore posteriore. La Mk IV adottava il motore Chevy. Ma i risultati non arrivavano. E

nel 1965 Pierpoint gettò la spugna e capì che per vincere ci voleva qualcosa di più affidabile. Così abbandonò la Attila e passò alla Mustang e con 14 vittorie vinse il 'British Tourist Car Championship'. Anche senza uno dei suoi ispiratori, la Attila proseguì la sua attività. Ma all'orizzonte già comparivano le temibili Lola e McLaren che ne decretarono la fine agonistica. Non è un caso che proprio Pierpoint, dopo le vittorie su Mustang nel 1965, corra su Lola T70 la 9 Ore di Kyalami e la 3 Ore di Cape Town del 1966. Una delle ultime versioni Attila è la Mk VII biposto costruita nel 1964, che venne messa alla frusta nelle corse nel biennio 1965 e 1966. Nel 1965 Julian Sutton la portò in gara alla 'Senior 200' di Silverstone, alla Goodwood Cup, al Tourist Trophy, alla Silverstone International, al





Mallory Park Trophy, al Guards Trophy di Brand Hatch. Nel 1966, sempre Sutton, la guidò al TT, a Silverstone, Mallory Park e Brands Hatch. Oggi l'auto è proprietà di Paolo e Giorgio Galiotto, gioiellieri veronesi appassionati di "Made in England", che l'hanno acquistata un paio d'anni fa da un collezionista belga arricchendo una collezione che già vanta una Healey Silverstone del 1949 con la quale Paolo ha partecipato alla rievocazione della Mille Miglia nel 2009 ed una Allard J2 Racing del 1950.

L'innovazione di cui la Attila fu portatrice nei Sessanta era la sistemazione del motore in posizione più centrale, a pochi centimetri dall'abitacolo, collocando il serbatoio di 90 litri tra i due sedili e bilanciando così la distribuzione dei pesi.

Al contrario, su McLaren e Lola T70, i serbatoi erano posti sui fianchi laterali, in posizione molto più pericolosa in caso di urto, ma la sicurezza dei piloti non era certo la priorità nelle ruvide corse anni Sessanta. Va ricordato inoltre che il motore Chevy montato all'epoca era inferiore di potenza (400 cv) rispetto ai motori ufficiali della Lola T70 (500cv).

Ciò penalizzò la Attila che in tutto il campionato British Sports Cars 1965/66 ottenne, come miglior risultato, solo un quarto posto. Quasi ad emendare quel deficit di potenza, il recente restauro eseguito dai fratelli Alessandro e Federico Tesa di Verona ha portato la potenza a 550cv a 6500 gir/min utilizzando rigorosamente pezzi originali. Anche il colore è tornato blu con musetto bianco.



“La Attila fa onore al suo nome perché quando premi il pulsante dell’avviamento sembra scoppi il più fragoroso dei temporali”, sorride Paolo Galiotto, 49 anni, entusiasta della guida con l’aria nei capelli, le trombette d’aspirazione a una dozzina di centimetri dalle orecchie, il contatto diretto con l’asfalto per la posizione del pilota seduto rasoterra. “La guida è ruvida”, racconta, “perché il motore è un 5300 Chevrolet che sprigiona più di 500 cavalli cavalli, il *sound* è fragoroso, fa salire la pressione arteriosa e regala emozioni impareggiabili”. Anche se i consumi sono davvero pantagruelici: la voracità del V8 americano arriva ad ingoiare 50 litri per percorrere appena cento chilometri, in pratica un litro ogni due chilometri guidati in allegria. Anche i freni sono poco più che

decorativi e quando la curva si avvicina occorre uno sforzo fisico notevole oltre alla cieca fiducia che tutto andrà bene. Ad enfatizzare le difficoltà è la pioggia e non è difficile immaginare cosa debbano aver provato negli anni Sessanta i piloti di questi bolidi quando sotto l’uggioso cielo britannico si avventavano sulle piste umide. Emozioni che Paolo Galiotto conosce bene dopo aver corso per dieci anni in kart, aver partecipato ad una stagione in Porsche Cup nel 1994 e ad alcuni un test in F3 per il Campionato europeo. “Ho ripiegato sulle storiche”, confessa con sincerità, “quando ho capito che per correre davvero, gli sponsor che avevo faticosamente racimolato arrivavano a malapena a coprire il venti per cento dei costi di una stagione...”.





MUSEO NICOLIS

Stefano Adami, l'artista ch

VERONA
19 GIUGNO 2011
"La Corsa in salita più veloce d'Europa"

STALLAVENA BOSCO CHIESANUOVA

REGOLARITA' ASI A CARATTERE INTERNAZIONALE

1 salita di **PROVE LIBERE su 20 PS** e 3 salite di **GARA su 52 PS** con trasferimenti nella magnifica cornice dei Monti Lessini

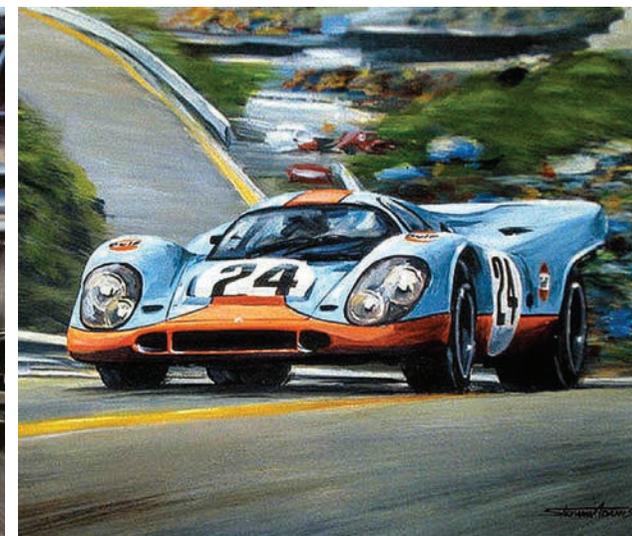
VEETURE AMMESSE: ISCRITTE O CERTIFICATE ASI/FIVA E AUTO DI INTERESSE STORICO A DISCREZIONE DEL COMITATO ORGANIZZATORE	PROGRAMMA: 8,00 - 10,00: VERIFICHE 9,00 - 10,00: PROVE LIBERE	11,00: START SALITA 1 12,30: START SALITA 2 14,00: START SALITA 3 CERRO-BOSCO COPPA DEL 50° "GIULIO CABIANCA"	16,00: PREMIAZIONI C/O TEATRO DI BOSCOCHIESANUOVA
---	--	--	--

COPPA DEL 50° "GIULIO CABIANCA"
Per iscrizioni ed informazioni: VCC Enrico Bernardi - Squadra Corse Grifo Rosso, Villafranca di Verona
Tel. 045 6302323 - www.vcbernardi.it - www.stallavenabosco.it



Stefano Adami, 47 anni, abita a Verona e svolge l'attività di *art director* presso una nota agenzia di pubblicità. Nell'ambiente degli appassionati e dei collezionisti di automodelli è ben noto per la cura nel dettaglio che gli ha permesso di creare riproduzioni fedeli distribuite in kit da un noto produttore artigianale del settore. Parallelamente, da circa 30 anni la passione per le auto da corsa si è evoluta nella collaborazione con riviste del settore, in primis Autosprint fino a svilupparsi con case famose come Ferrari e Maserati, oltre che con team e singoli piloti.

Per il nostro Club, Stefano ha realizzato la locandina della Stallavena-Bosco Chiesanuova del 2011, ricordata come una delle più riuscite. "La mia passione per l'automobilismo è sconfinata ma non posso permettermi un'attività sportiva vera e propria, ragion per cui mi devo accontentare di raccontare il mio sogno emotivo con matite, aeropenna, colori e pennelli". La sua professionalità ha richiamato gli intenditori dal palato fine,



e dipinge le auto più belle

come lui stesso racconta: "Il mio sogno resta ancora una Porsche 911 ma per il momento devo accontentarmi di averla riprodotta in scala.

Per mantenere vivo il mio amore per lo sport automobilistico trasferisco le suggestioni delle competizioni di ogni epoca in dipinti. Negli ultimi anni hanno lasciato spazio alle immagini digitali create con Photoshop. La moderna tecnologia ha migliorato anche il modellismo che si è evoluto nella creazione di riproduzioni uniche ancor più dettagliate, per i collezionisti esigenti. Ammirando i suoi lavori sorprende ogni volta la qualità dei particolari e il rispetto delle proporzioni che puntualmente trasmettono la passione che da sempre accompagna Stefano.

Il suo tempo è poco perchè gli impegni sono tanti. Ma se qualcuno volesse chiedergli un dipinto esclusivo della sua auto, può contattarlo in via Mattarana, 10 - 37132 Verona oppure via mail: adami.cars@alice.it





Gare, cultura e storia

Anche per il 2013 sarà intensa l'attività della 'Squadra Corse Grifo Rosso' del 'Veteran Car Club Enrico Bernardi'. Oltre alla Winter Marathon con otto equipaggi, Patron ha già fatto il terzo assoluto nella gara di apertura del campionato italiano Csaì Regolarità autostoriche a Brescia. Alcuni equipaggi Grifo Rosso prenderanno parte al Supertrofeo Asi 'Gino Munaron' e del campionato italiano Csaì regolarità autostoriche. Tre equipaggi saranno in gara alla rievocazione della Mille Miglia. Per la velocità, Scuro su Cooper Bristol MK1 1952 e Rangheri su Jaguar E type GTS 1961 correranno a Brands Hatch, Monza, Silverstone, Nurburgring,

Goodwood e Digione. Per i concorsi dinamici di eleganza la squadra scaligera sarà presente con i suoi piloti al Bergamo Historic e alla Castell'Arquato Vernasca con Galiotto ed altri. Prevista anche la presenza al *defilé* di eleganza di Legnago, al Gran Premio Città di Verona, alla 48 ore Orobiche, alle Campagne e Cascine. Lo scorso anno la Grifo Rosso ha difeso i colori scaligeri al Rallye di Montecarlo storico, alla Winter Marathon, alla Coppa delle Alpi, alla Mille Miglia, alle Mitiche Sport di Bassano, alla Targa Florio, al Gran Premio Nuvolari, al Rallye dell'Amicizia, al Gran Premio Città di Verona, alla Targa di Capitanata, alla Aosta-Gran

San Bernardo, al Mantovano Volante, al Montecarlo-Sestriere, al Valli e Nebbie, al Trofeo Magelli, alla Coppa Città di Lumezzane, alla Treponti Castelnuovo, al Trofeo Colli Bolognesi, alla Coppa Città di Palazzolo, al Franciacorta Historic, al Trofeo Borzacchini, alla Coppa della Lessina, al Rally Campagnolo, al Rally Mille Miglia, al Valpantena Revival e al Circuito del Mugello. Per la velocità gli agguerriti piloti della Grifo Rosso hanno difeso i colori di Verona al Nurburgring Old timer GP e a Imola. Apprezzata anche la partecipazione ai concorsi di eleganza oltre al GP Città di Bergamo, alla Vernasca Silver Flag, al Garda Classic Show, al Pre-

mio Nicolis, al Trofeo Città di Bardolino e al Trofeo Moda Senza Tempo. Intensa anche l'attività di promozione culturale per diffondere la storia dell'automobile e ricordare case famose e campioni. Era questo il tema proposto al VI° Raduno "Saperi e Saperi del Salento", valido per il Trofeo Zanon dell'Asi, al quale ha preso parte il nostro socio Danilo Castellarin ritratto al tavolo dei relatori insieme a Massimo Carrozzo (presidente del Messapia Automoto club storico di Lecce), Fabio Lamborghini, il rettore dell'università di Lecce Domenico Laforgia e Angelo Sticchi Damiani, presidente nazionale dell'Automobile Club Italia.



Dal Museo Nicolis per la Grecia

MUSEO NICOLIS



È un anno molto particolare per il Rally Acropolis, uno degli eventi motoristici più indimenticabili del panorama rallystico internazionale. L'evento, compie quest'anno i suoi primi sessant'anni, e nell'attesa di scoprire come lo festeggerà il Mondiale Rally che sbarcherà in Grecia a cavallo tra maggio e giugno, gli appassionati potranno lustrarsi gli occhi con il 12th Historic Acropolis Rallye in programma dal 15 al 19 maggio e con l'annesso appuntamento di regolarità FIA. Per festeggiare questo anno speciale, gli organizzatori hanno pensato di ripescare dalla clessidra del tempo le tappe di avvicinamento per rendere ancora più interessante la regolarità. Sono tornate quindi protagoniste quelle lunghe marce attraverso l'Europa che hanno portato gli equipaggi ad Atene giusto in

tempo per la partenza vera e propria. Ebbene, una di queste tappe è partita proprio da Verona, grazie ad una collaborazione tra l'Automobile Club Verona, il Museo Nicolis di Villafranca, l'Historic Cars Club di Verona e gli organizzatori greci dell'evento internazionale. Tutto questo ha avuto luogo lunedì 13 maggio al Museo Nicolis. Gli equipaggi sono arrivati da buona parte dell'Europa (l'altra tappa di avvicinamento Bucarest) per le verifiche tecniche e sportive, per poi ripartire in direzione di Ancona, dove ad attenderli c'era una nave diretta a Patrasso. Il Museo ha aperto alle ore 15 e le verifiche si sono svolte dalle ore 15,30 alle ore 17.

Alle ore 17:30 è stato dato il via alla prima vettura verso Ancona, dove gli equipaggi sono arrivati il giorno successivo.

Il Museo, solitamente chiuso il lunedì, ha aperto straordinariamente i battenti anche per gli appassionati e i *supporters*, che hanno potuto godere di questo insolito evento sino alle ore 18. Durante queste tre ore, è rimasto attivo anche un *coffee break* offerto ai concorrenti dall'Automobile Club Verona, mentre le operazioni di verifica sono state curate dall'Historic Car Club. Verona è una città perfetta per questa occasione, dato che dista solamente 450 chilometri da Ancona, ed è facilmente raggiungibile anche tramite i numerosi voli aerei che atterrano all'aeroporto Valerio Catullo di Villafranca, proprio a pochi chilometri dal Museo Nicolis. Per chi ha deciso di partecipare al Rally, nella tassa di iscrizione erano compresi anche i costi del traghetto e l'alloggio in terra greca presso

l'Hotel Royal Olympics di Atene. Per tutti i concorrenti che hanno deciso di scegliere Verona come tappa di partenza, è stato applicato uno sconto del 20 per cento sulla tassa di iscrizione.

Una volta sbarcati in terra greca (il 15 maggio) gli equipaggi hanno guidato sino ad Atene, dove alle ore 19 è avvenuta la partenza dall'Acropoli. Giovedì 16 maggio prima tappa vera e propria della manifestazione, che si è sviluppata in tre giorni complessivi, concludendo la parte agonistica sabato 18 maggio. Domenica 19 maggio in mattinata, le premiazioni prima del rientro. La regolarità FIA si è svolta in coda al rally storico vero e proprio, come accade anche in Italia per le manifestazioni in abbinata, spesso protagoniste del Campionato Italiano Rally Storici.





A spasso con Enrico Bernardi

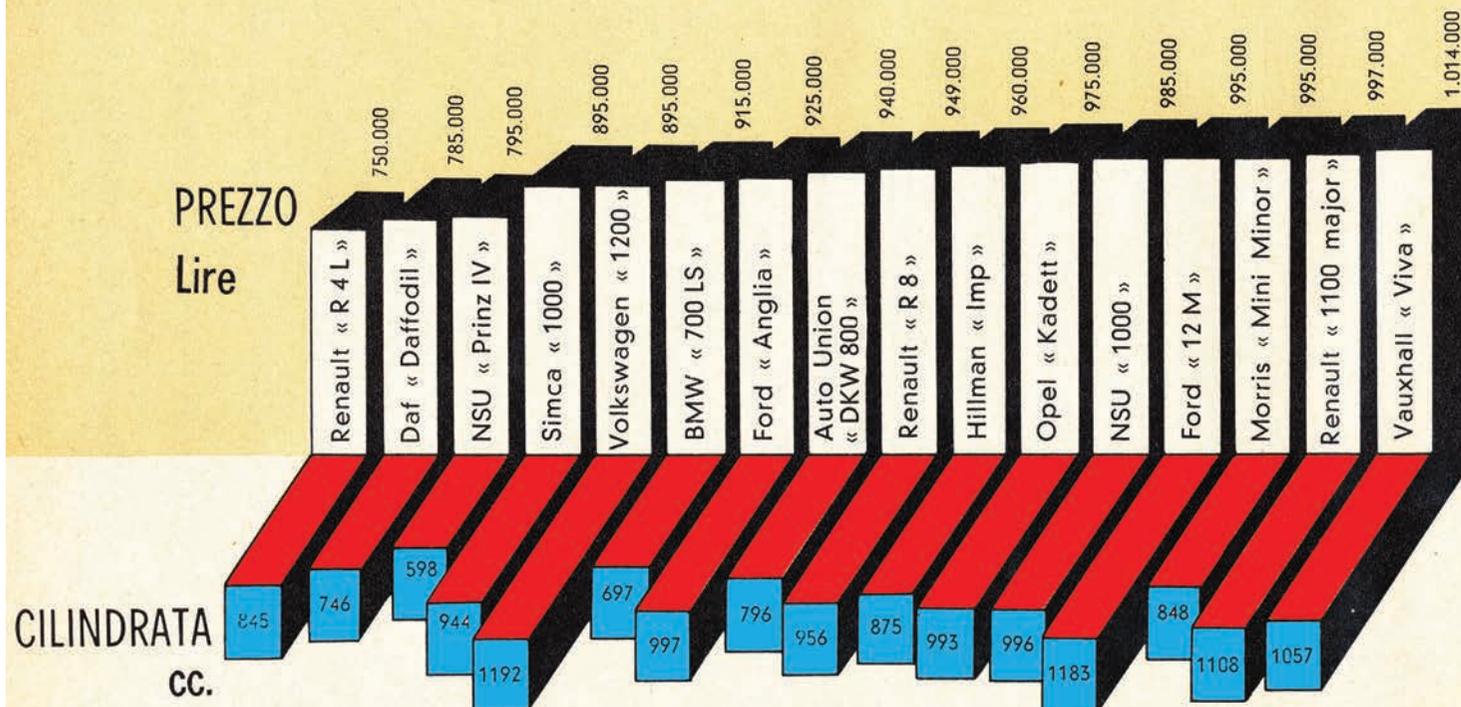


Cresce l'attesa per la tradizionale giornata motociclistica organizzata dal Veteran Car Club Bernardi che domenica 26 maggio partirà dal Museo Nicolis di Villafranca. Il nome di questa manifestazione è "A spasso con Bernardi" e richiama il nome del pioniere del motorismo storico Enrico Bernardi. I partecipanti e le vecchie due ruote saranno messe alla frusta su un tragitto impegnativo, lungo un centinaio di chilometri, che raggiungerà Nogarele Rocca, Roncoferraro, San Benedetto Po, Revere, Ostiglia, Gazzo Veronese, Roverbella, Villafranca. Anche quest'anni in prima fila ci sarà Maurizio Cordioli, nostro commissario tecnico moto ritratto nella foto a sinistra. "Abbiamo invitato tutti i club del Nord Italia", spiega Cordioli, "e previsto una visita al museo galleggiante del Po a Revere oltre alla visita al Palazzo Ducale e alla torre secolare". Il pranzo sarà servito fattoria didattica "Boraria Bassa" di Casteldario, località cara agli appassionati di automobilismo storico perchè città natale di Tazio Nuvolari al quale è dedicata una pregevole scultura bronzea nel centro del paese. Saranno accettate al via 50 motociclette d'epoca, purchè omologate Asi e costruite prima del 1970. Le premiazioni verranno effettuate al Museo Nicolis alle 16 di domenica. Un doppio riconoscimento verrà conferito all'autore e all'autrice della "miglior piega" in curva. Per ogni informazione rivolgersi alla segreteria del Club: 045 6302323.



Quanto costavano le auto?

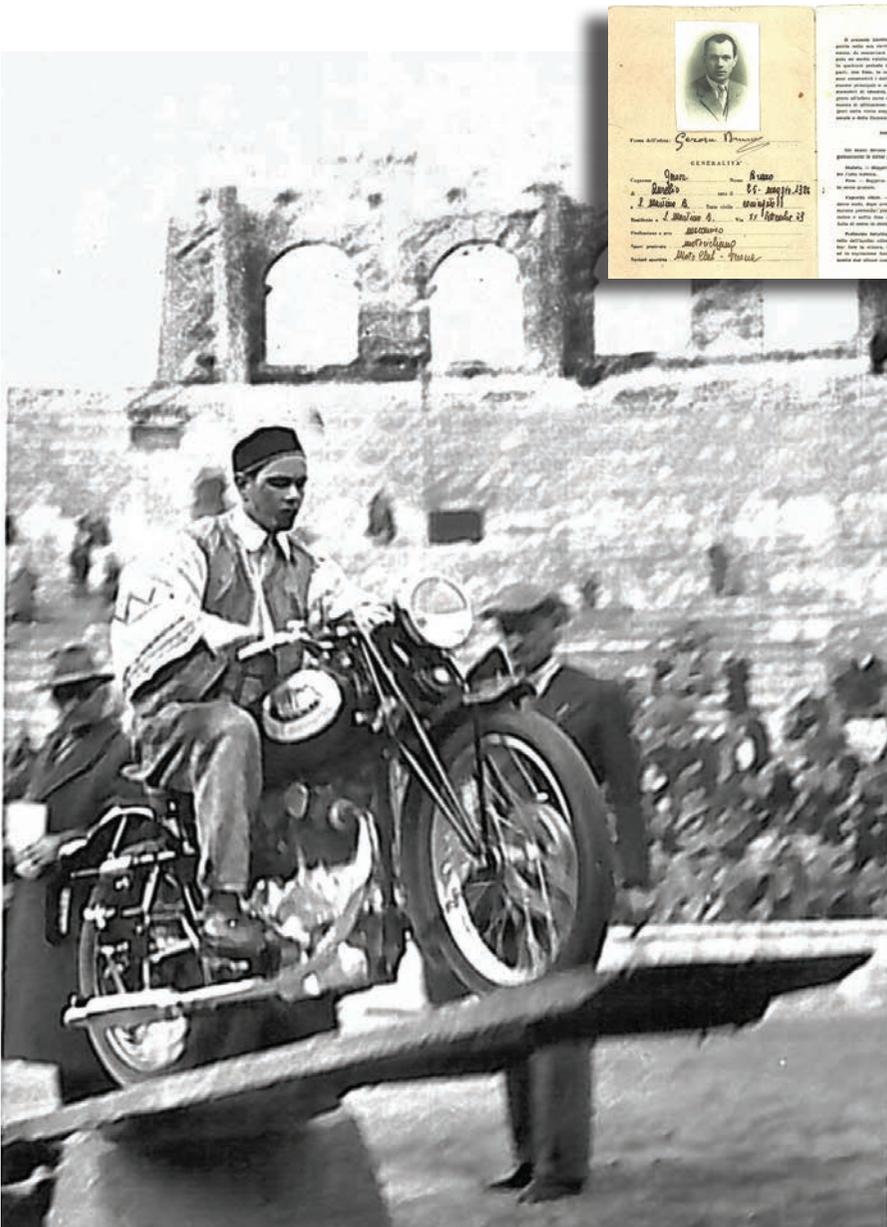
Il mercato delle vetture straniere nell'anno 1964



'Nostalgia canaglia' diceva anni fa una bella canzone al Festival di Sanremo. E c'è davvero da farsi venire la nostalgia sfogliando i vecchi cataloghi di cinquant'anni fa. Allora, sette auto su dieci erano Fiat. Proporzione che oggi è scesa a tre su dieci. Giusto per offrire dei termini di confronto, ricordiamo ai lettori che nel 1964 la meno costosa delle italiane era la cara 500D, che veniva proposta a 450 mila lire, mentre ci volevano 125 mila lire in più (l'equivalente di due stipendi di un operaio e di uno stipendio e mezzo di un impiegato statale) per avere una Bianchina. Per la 600D la Fiat chiedeva 640 mila lire e per la 850 Super, allora appena presentata, il prezzo saliva a 750 mila. Il discorso cambiava con le straniere. Nel 1964 la più economica era la Renault R4 che veniva proposta a 750 mila lire (387 euro). Una Daf costava 785 mila, una Nsu Prinz 795 mila. E fu proprio la vetturetta tedesca a riscuotere il maggior consenso commerciale fra le automobili straniere negli anni Sessanta. La Simca 1000, formato saponetta, costava 895 mila e per la Auto Union Dkw bisognava sborsarne 925 mila. Nessuno pensava allora che proprio da quell'anonima vettura tedesca che nessuno voleva, sarebbe germogliata molti anni dopo l'Audi, oggi apprezzata a livello internazionale. Un'automobile che riscosse un certo successo nel 1964 fu la Taunus 12M, proposta a 995 mila lire, identico prezzo della formidabile Mini Morris di Alec Issigonis, importata in Italia da Innocenti e venduta a 996 mila lire. Superava il milione di poche migliaia di lire la Ford Cortina, che poi venne elaborata dalla Lotus e ci voleva un milione e 100 mila lire per acquistare una Vauxhall Viva.



Ma che bello ritrova



Le auto e le moto storiche incidono nella memoria solchi profondi. Ne è un esempio la bella storia del nostro vicepresidente Roberto Gerosa che in queste settimane ha ultimato il restauro della Gilera Nettuno 250, identica a quella che suo padre Bruno usava in gara.

Negli anni Cinquanta Bruno Gerosa correva su Mondial, Capriolo, Rumi e Gilera. Partecipava a gare come il circuito di Bovolone, il circuito del Pozzo, la salita delle Torricelle, la Milano-Taranto e il giro d'Italia. Fra i suoi avversari c'erano Ubaldi, Provini, Agostini, Ferrari e naturalmente anche il fratello Sardo. A convincerlo che era meglio smettere fu un brutto incidente che lo stesso Roberto ci racconta: "Tutto capitò durante una gara nei pressi di Trento, dopo un "volo" di diversi metri mio papà si

ruppe la mandibola e, forse pensando alle responsabilità di genitore, decise di "appendere il casco al chiodo". All'epoca della stagione agonistica di Bruno, Roberto era un bimbo. Oggi la mamma ha superato il glorioso traguardo degli ottant'anni e non

Gilera Ne

La storia della Gilera affonda le sue radici nei primi anni del Novecento: la prima moto che porta questo nome, la VT 317, nasce infatti nel 1909 ad opera di Giuseppe Gilera. Negli anni successivi al primo conflitto mondiale, Gilera produce moto 500cc a valvole laterali con cui vince le più importanti competizioni internazionali. Dopo la seconda guerra mondiale, Gilera si ripresenta con la nuova Saturno 500 prodotta fino al 1950 e con la più piccola Nettuno 250. Quest'ultima fu presentata nel 1947 in versione Turismo. Il monocilindrico di 246 cc erogava 11 cv per una velocità massima di 103 km/h. Nel 1950 fu pre-



are la moto di papà

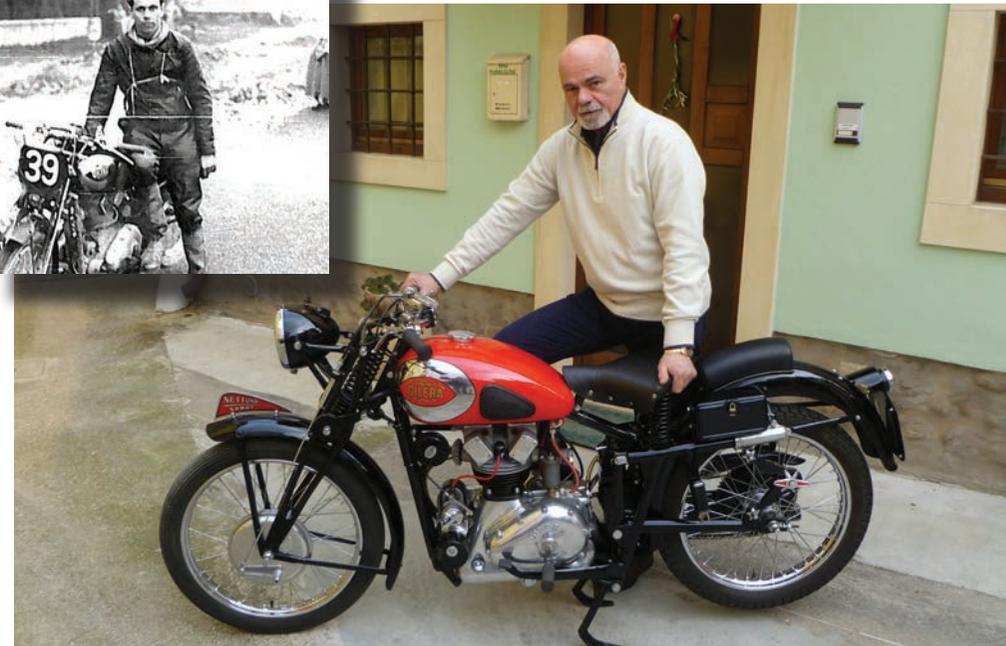
ricorda molti dettagli. Ma restano numerosi attestati e lucide coppe a testimoniare quella brillante stagione sportiva.

Il ricordo più gustoso è riferito al giorno del matrimonio, che venne celebrato nella chiesa parrocchiale

di San Martino Buon Albergo. “I miei genitori a quel tempo si erano momentaneamente trasferiti a Marcellise per le note difficoltà di quei tempi (conflitto bellico) e quando uscirono il papà fece salire la mamma sulla Gilera. Imboccarono la strada che conduceva al luogo della cerimonia nuziale per arrivare velocemente dove altri ospiti erano in attesa.

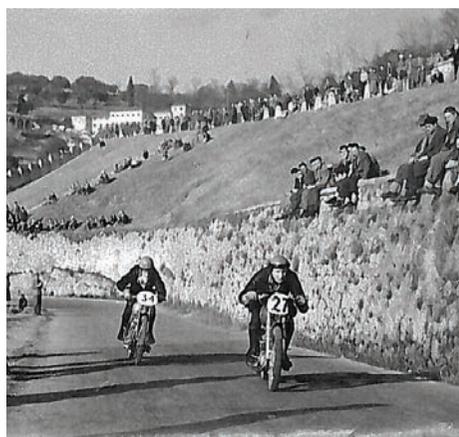
Forse per l'entusiasmo, forse per la guida spericolata capitò che la mamma scivolò dal sellino e cadde per terra e mio padre se ne accorse solo dopo qualche chilometro, preso com'era nel piacere della sua guida al limite. Tutto si risolse con qualche escoriazione e nulla di grave.

Ma quel simpatico ricordo è rimasto uno dei più divertenti aneddoti della nostra famiglia...”.



ttuno 250

sentata la versione Sport, con potenza incrementata a 14 cv per una velocità massima di 125 km/h. A differenza della Turismo che aveva una sospensione anteriore a parallelogramma, la Sport aveva una forcella telescopica idraulica. Nonostante fosse stata progettata con tecnologie anteguerra, che costavano di meno e offrivano prestazioni superiori, ottenne comunque un buon successo nel mercato italiano, soprattutto grazie alla fama che Gilera si era guadagnata tra i nostri centauri dell'epoca. La produzione terminò nel 1954. Venne sostituita dalla 300 bicilindrica, più moderna e prestazionale.





Una domenica insieme per sa



In auto d'epoca per ricordare Luciano Nicolis a un anno dalla sua scomparsa. Così domenica 21 aprile, primo anniversario della sua scomparsa, gli appassionati del 'Veteran Car Club Enrico Bernardi' hanno ricordato la figura del fondatore del museo di Villafranca con una sfilata di vetture storiche intitolato 'Sulle strade del giovane Luciano', percorrendo i tragitti che gli erano abituali. Tragitti cari all'industriale innamorato delle automobili, sui quali Nicolis transitò tante volte. Prima negli anni duri del dopoguerra, partendo all'alba in ogni stagione, con un carro colmo di carta da macero trainato da un vecchio cavallo. Poi finalmente su mezzi motorizzati. "Sono molto felice, anche a nome di

tutta la mia famiglia, che questa iniziativa sia nata spontaneamente dai soci del Veteran Car Club Bernardi che era la seconda casa di mio padre", ha detto Silvia Nicolis, presidente del Veteran Car Club Bernardi e direttore del museo. Casa amata fino all'ultimo giorno perché, in fondo, il pezzo più bello da vedere e scoprire, era lui, Luciano Nicolis, che guidava personalmente i visitatori raccontando segreti e retroscena di auto miliardarie, principi, sultani, regnanti e piloti "matti dalle gare". Uomo semplice e diretto, 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, mi-



Salutare l'arrivo della Primavera

nistri o portaborse, professori o studenti. A tutti dava passione e concretezza. Molte le belle auto che hanno partecipato al raduno organizzato nei dettagli da Arcadio Cordioli e Alberto Scuro.

Dopo una messa al museo, il corteo ha raggiunto via Genova 10, sede della prima collezione, poi la residenza privata di corso Garibaldi, il cimitero, il primo posto di lavoro di Luciano a Pizzioletta dove i figli Thomas e Silvia hanno posato per una foto ricordo.

Le auto hanno poi raggiunto Massimbona, Maglio di Goito e la Cartiera Mantovana, una delle più antiche e con la quale Nicolis collaborò per molti anni. Raggiunta la frazione Marengo, i partecipanti al raduno hanno poi puntato in

direzione Roverbella, Valeggio e Santa Lucia ai Monti con pranzo e tanti ricordi all'Antico Ristoro. Tenero il ricordo della figlia Silvia: "Abbiamo organizzato questa passeggiata perché il modo migliore di ricordare mio padre è la lietezza e la condivisione di una passione comune fra amici, valori nei quali lui credeva profondamente".

Affollata l'adesione di collezionisti, come testimonia il *reportage* pubblicato in queste due pagine testimonia solo in parte. Oltre alle classiche italiane, c'erano molte auto inglesi e tedesche.

Lusinghiera la partecipazione di altri Club che non hanno voluto mancare al ricordo comune di un grande uomo, amico nella passione e nella vita.



Alla scoperta dei tesoro

Proseguendo la tradizione iniziata alcuni anni fa sulla nostra rivista, da questo numero Silvia Nicolis illustra le auto del Museo, port



L'**MG TD Midget** esprime l'essenza del fascino inglese. Il primo modello venne presentato nel 1949 e rappresenta la continuazione di una serie di piccole vetture sportive, le Midget, iniziata nel 1936 con la TA e finita nel 1955 con la TF. Ancora ispirata allo stile delle sportive degli anni Trenta con parafranghi molto allungati, piccole portiere e grandi fanali esterni, la vettura ha il cruscotto in legno lavorato a mano e altri particolari tipici dell'epoca. L'esemplare di MG TD Midget della collezione del Museo Nicolis presenta ancora tutte le tipiche condizioni originali.



Sull'**Isotta Fraschini 8AS** del 1929, Luciano Nicolis si improvvisò autista nel 1984 quando il celebre regista Ben Gazzara girò il film "Uno scandalo per bene". La foto indicata oggi dalla figlia Silvia ritrae quel momento particolare. Luciano nonostante la carriera affermata e il prestigio sociale conquistato da tempo non si era rifiutato di assecondare il cineasta vestendo gli umili panni dell'autista. Così però consentì alla sua superba Isotta Fraschini 8AS di entrare nella storia del cinema con i suoi velluti e legni pregiati, lui che, in gioventù, di velluti e legni pregiati non ne aveva proprio visti...



La **Fiat 505 coupè de Ville** ricorda l'epoca della *Belle Epoque* perchè risale all'inizio del Novecento. Debuttò infatti nel 1919, come il modello 501, alla quale era ispirata, proponendo però dimensioni maggiori. La vettura del Museo fu venduta a Milano nel 1925 a un conte e acquistata nel 1933 da un signore di Mantova che la utilizzò per il viaggio di nozze. Successivamente, a causa di problemi economici, venne tagliata e trasformata in uno "sgranoio", conservando tutta la parte posteriore. E' entrata a far parte del Nicolis dopo uno scrupoloso restauro, che l'ha portata alle condizioni originali.



La **Maserati Mistral 4000** fa subito capire di che pasta è fatta con il suo muso aggressivo e la coda tronca. Venne presentata nel 1963 al Salone di Torino con la firma del carrozziere Frua e anticipando soluzioni stilistiche di assoluta avanguardia come il portellone posteriore apribile o il paraurti anteriore che inglobava le prese d'aria, come oggi è consueto ritrovare in molte vetture moderne. Originariamente il motore era di 3500 cc. Ma i clienti volevano più potenza e la Maserati ne aumentò la cilindrata prima fino a 3700cc e poi, nell'ultima definitiva versione, fino a 4 litri per una potenza complessiva di 255 hp.

ri del Museo Nicolis

ando avanti l'opera di divulgazione culturale iniziata da papà Luciano, attento cultore e testimone della storia dell'automobile

MUSEO NICOLIS



Pur se la **Mercedes 500K** è ricordata dagli storici come la vettura di rappresentanza dei gerarchi nazisti, non si può negare che la tecnologia del Terzo Reich avesse effettivamente raggiunto livelli di eccellenza. Presentata nel 1934, veniva carrozzata, secondo la moda dell'epoca, da artigiani indipendenti ed autonomi dalla casa madre. L'esemplare presente al museo ha una carrozzeria cabriolet tipo C a due porte, con vetri laterali e 5 posti. Nel 1936 fu aggiornata con le caratteristiche della nuova 540 K e con il motore da 5401cc in grado di erogare 180 cv a 3400 giri al minuto.



La **Flaminia Coupè 3B 2.8** era l'auto preferita da Marcello Mastroianni che l'aveva scelta per la sua sofisticata eleganza. La linea era infatti priva degli eccessi stilistici della scuola americana che all'epoca imperversavano. Oltre al modello Pininfarina alcune versioni vennero realizzate da Touring e Zagato, oggi molto contese dai collezionisti. Il motore di questa versione era un sei cilindri di 2775cc capace di sviluppare oltre 140 cv a 5400 giri assicurando una velocità superiore ai 180 chilometri orari in condizioni di assoluta confortevolezza. Il periodo di produzione iniziò nel 1959 e cessò nel 1967 con 5236 esemplari costruiti.



Negli anni '60 la **Lancia Flaminia** era il classico esempio di automobile di assoluto prestigio. Presentata al Salone di Ginevra nel 1957 nella versione berlina, fu seguita tre anni dopo dal modello Touring Convertible, elegante trasformazione aperta del coupè GT. La vettura del Museo è del 1963 e monta l'ultima evoluzione del motore Flaminia per le versioni sportive, quella di 2775 cc con 150 cavalli. Anche la Flaminia Convertible fu costruita con la struttura "superleggera" per la quale la carrozzeria Touring era diventata famosa in tutto il mondo. Si trattava di un'ossatura in sottili tubi d'acciaio sui quali venivano fissati pannelli in alluminio.



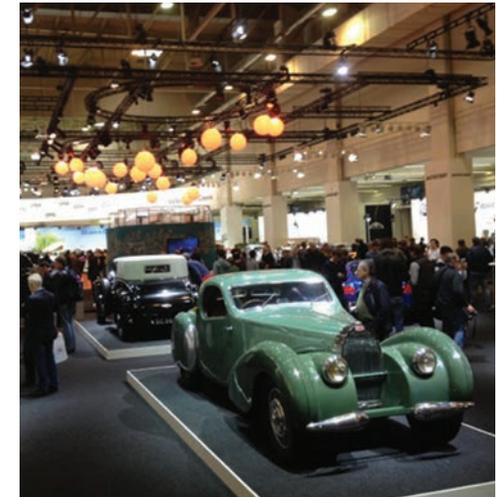
Sulle orme della **Fiat berlina 1100**, presentata nel 1953, due anni dopo la Fiat introdusse il modello Spider, dotato del motore della versione TV (con 50 cavalli) e disegnata dal centro stile della casa torinese. All'inizio suscitò qualche esitazione la sua linea fin troppo moderna. Ma bastò il potenziamento del motore derivato dal modello 1200 Granluce e introdotto nella Trasformabile a partire dal 1958 per riscuotere il successo che la piccola spider italiana meritava, pur dovendosi battere contro l'agguerrita concorrenza britannica. In questo modello i sedili ruotano per facilitare l'accesso.



In visita al Motorshow di Essen



A Techno Classica di Essen era presente una delegazione del 'Veteran Car Club Bernardi' con il vicepresidente Alberto Scuro, qui ritratto nello stand Asi con il presidente Asi Roberto Loi e Horst Bruning, presidente Fiva. Essen è sicuramente uno degli appuntamenti più attesi dagli appassionati di veicoli d'epoca, un grande evento che si svolge in venti padiglioni che offrono il meglio del mercato mondiale, dalle auto agli accessori fino al mercato dei ricambi. Non mancano alla kermesse nemmeno le principali case costruttrici che hanno fatto la storia dell'automobilismo ed espongono i loro "gioielli" più preziosi festeggiando gli anniversari di modelli leggendari. Per gli organizzatori della Siha, Techno-Classica è la fiera che rappresenta al meglio i settori delle auto d'epoca, delle auto classiche e delle "young classics" e quest'anno ha offerto ancora più attrattive, ancora più espositori, ancora più informazioni e più automobili per collezionisti rispetto agli anni precedenti. Già dall'esordio nel 1989 la manifestazione dedicata alle auto d'epoca di alto livello si proponeva come punto d'incontro più importante e centro di scambi commerciali nel panorama internazionale degli appassionati delle auto classiche. L'edizione di quest'anno ha visto esauriti tutti i 1.200 stand espositivi nei 20 padiglioni e l'area all'aperto, e i visitatori hanno toccato l'impressionante quota di 180.000 presenze, provenienti da tutto il mondo. L'esposizione ha proposto molti



modelli in vendita ai collezionisti "anche se", osserva Scuro, "i prezzi proposti erano tendenzialmente superiori alle valutazioni medie di mercato come spesso accade nelle manifestazioni di grido". In ogni caso sono state vendute più di 2500 fra auto e moto storiche. In occasione di Techno Classica, lusinghieri apprezzamenti sono stati formulati sulla 'Carta di Torino' che, basandosi sulle precedenti disposizioni contenute nella 'Carta di Venezia' dell'Unesco (1964), sulla 'Carta di Barcellona' (2003) e sulla 'Carta di Riga' (2005) ha l'obiettivo di preservare e salvaguardare i veicoli storici, le loro caratteristiche meccaniche nonché le loro forme con l'obiettivo di raggiungere per l'intero comparto delle auto storiche il riconoscimento Unesco di "Patrimonio dell'Umanità".

1° Trofeo Nicolis: vince la TVR

MUSEO NICOLIS



Calcio ed automobilismo non hanno sempre avuto un rapporto facile. Un matrimonio felice è stato quello celebrato sabato 23 marzo 2013, data del 1° Trofeo Luciano Nicolis organizzato dall'associazione benefica 'Cuore Chievo'. Sportivi ed appassionati hanno potuto godere di un doppio spettacolo: auto sportive in concorso e partitella di calcio fra gli atleti veterani del Chievo e la squadra di Negrar di Valpolicella. Grazie al nostro Club e all'appoggio entusiasta di Massimo Campagnola, la manifestazione è iniziata nel primo pomeriggio di sabato con partenza dal Museo Nicolis di un ricco corteo di auto storiche. Finalità dell'iniziativa era la raccolta fondi a favore della popolazione di Novi, vicino a Reggio Emilia, pesantemente colpita dal sisma dello scorso anno. A Negrar le auto sono state esposte nel centro storico. Dopo la gustosa cena sociale, la premiazione ha decretato la vittoria dell'auto più rappresentativa, una TVR Grantura MKII 1961, certificata Asi, presentata da Roberto Gerosa, vicepresidente del 'Veteran Car Club Bernardi'. TVR è una tipica coupé inglese e il suo nome deriva dalla contrazione del

nome del fondatore TreVoR Wilkinson. Negli anni Venti e Trenta un'altra auto sportiva inglese, la Alta, aveva racchiuso nel nome la contrazione di Alberta, la donna di cui il costruttore si era perdutamente innamorato. Alla fine degli Anni Quaranta, in pieno periodo di ricostruzione post-bellica, Wilkinson iniziò con la produzione artigianale di piccole auto da corsa per soddisfare l'esigenza dei clienti sportivi. Va ricordato che l'Inghilterra è sempre stata una nazione-guida per gli appassionati di automobilismo. Lassù le corse sono molto frequenti e i prezzi più abbordabili. Subito dopo la seconda guerra mondiale i 'british' iniziarono a correre in ogni dove, preferendo però, a differenza degli italiani che prediligevano le corse su strada come la Mille Miglia, il Giro di Sicilia, la Targa Florio, il Giro delle Calabrie, il Mugello, il Circuito del Garda e molte altre, le competizioni in pista. Ma siccome le piste non c'erano (o erano poche e danneggiate) per buona parte degli anni Cinquanta e Sessanta vennero organizzate molte corse negli aeroporti militari. Fu lì che si formarono fior di piloti nelle corse club del sabato pomeriggio

perché di domenica, in ossequio alla cultura della 'privacy' e del rispetto del riposo settimanale, le corse in Inghilterra erano proibite. La TVR conquistò fin da subito molte affermazioni grazie alle sue spiccate doti sportive.

"La vettura veniva proposta in scatola di montaggio", racconta Gerosa, "e la leggerezza della carrozzeria in vetroresina accoppiata alla potenza del motore Ford Cortina quattro cilindri con il cambio Opel ne hanno fatto una vettura molto aggressiva e temibile su molti circuiti. Le sue caratteristiche salienti sono la guida diretta e rapida, il cambio a innesti ravvicinati, la ripresa grintosa, sembra un go-kart e chiede solo di correre...".

Negli ultimi anni, TVR ha prodotto la Chimaera, la Cerbera, la Tuscan, la Tamora, la T350 fino all'ultimo modello presentato, la Sagaris, nel 2003. Nel 2004 l'azienda è stata rilevata dall'imprenditore russo Nikolai Smolensky e nel 2007, a causa di una grave crisi, il marchio ha cessato l'attività. I grintosi modelli anni Sessanta, come la 'Grantura' del socio Gerosa, testimoniano quanto sia irresistibile il fascino britannico per i collezionisti più esigenti.





Il Museo Nicolis a Milano



Com'erano le prime biciclette? Com'è nato il mito dell'Isotta Fraschini? Dall'11 aprile al 12 maggio il Museo Nicolis è stato ospite della mostra "Che Storie! Oggetti, miti e memorie dai musei e dagli archivi d'impresa" a Palazzo della Ragione, a Milano. Attraverso una sofisticata interpretazione digitale, il Museo ha raccontato oltre due secoli di storia delle biciclette, dalle origini ai giorni nostri, tra cui spicca l'originale "Bici del Pompriere" dei primi del Novecento. I visitatori hanno potuto scoprire che le origini della amatissima due ruote vanno ricondotte alla Draisina del 1816, un pezzo unico in legno lavorato, creato dal tedesco Barone Von Drais, ma totalmente privo di pedali. Per fare il salto di qualità verso un mezzo più simile alle biciclette moderne bisogna attendere fino al 1861, quando

Michaux, un carrozziere parigino, riesce a ottenere la propulsione del mezzo a due ruote applicando i pedali alla Draisina e collegandoli, con delle manovelle, direttamente all'asse motrice.

Entrambi gli esemplari -presentati nella Mostra di Milano in versione digitale- si possono ammirare "dal vivo" al Museo Nicolis. Oltre alle due ruote, a Palazzo della Ragione è stata raccontata, attraverso immagini e oggetti, la storia del mito dell'Isotta Fraschini, auto ammirata ed apprezzata da molte personalità tra cui lo Zar di Russia, Rodolfo Valentino, Gabriele D'Annunzio, Benito Mussolini.

Al Museo di Villafranca è a disposizione degli appassionati un prezioso esemplare del 1929, che ha visto il suo restauro durare ben quindici anni.



Calendario delle manifestazioni 2013



19 maggio 2013

VI° Raduno "50 50ntini" - Vigasio

26 maggio 2013

XII° Raduno modo d'epoca "A spasso con Enrico Bernardi"

8 settembre 2013

XX° Raduno di Volta Mantovana (Mn)

22 settembre 2013

XXIII° Raduno auto e moto a Vigasio

6 ottobre 2013

XXX° Raduno auto e moto - XX^ Caccia al tesoro Città di Malcesine

13 ottobre 2013

XVII^ Rievocazione storica "Stallavena-Bosco" - Regolarità Asi

20 ottobre 2013

XI° Raduno sociale auto e moto

