



Veteran Car Club Enrico Bernardi

al Museo Nicolis



n°6 - Inverno 2011





Lettera ai Soci

di Luciano Nicolis

Cari Soci, ben trovati sulle pagine della nostra Rivista che in questo numero presenta una notevole quantità di spunti ed articoli. Nella pagina a fianco ho voluto ricordare le origini del nostro Club e le radici dell'Asi che trovarono proprio a Verona la prima dimora. Ragione per essere fieri del nostro passato, orgogliosi del nostro presente e propositivi per il futuro. Non a caso Verona e Villafranca sono state la meta della "Settimana Motoristica Bresciana" che ha visto auto del primo Novecento, vere rarità in una magica cornice. Molto parteciate anche le altre manifestazioni del secondo semestre 2010 organizzate dal nostro Club, quali l'Automoto Raduno di Vignasio, Motori d'altri tempi di Dossobuono, Passione Auto di San Martino, Raduno con caccia al tesoro di Malcesine, Mostra Scambio di Villafranca e il bel raduno di Volta Mantovana, riservato alle auto costruite entro il 1960. Sulle prime pagine che leggerete troverete la storia della OM, famosa marca bresciana che ebbe l'onore di vincere la prima edizione della Mille Miglia, nel

lontano 1927, con Minoia-Morandi, sgominando la squadra corsa Alfa Romeo, da tutti reputata imbattibile. Prosegue, anche in questo numero, la passeggiata nel museo, con la dettagliata descrizione di altri otto modelli, dopo un inquadramento storico dell'automobile nel primo Novecento. Un servizio molto interessante è quello dedicato alla Squadra Corse Grifo Rosso, che dà al nostro Club un tocco sportivo indispensabile per primeggiare nelle manifestazioni nazionali e straniere. Ma non vengono trascurate le auto di tutti i giorni, come la bella 1100E dell'amico socio Giovanni Zorzi che mi dicono essere... in odore di santità. Abbiamo anche voluto ricordare Sardo gerosa e la sua bella Mandarini Sport, testimone della genialità creativa anni Cinquanta e l'affluenza di molti soci del Veteran Car Club Enrico Bernardi al recente Salone dell'auto d'epoca di Padova. Insomma molti argomenti ed altri ancora per affrontare con entusiasmo il 2011 che ci vedrà ancora entusiasti con la nostra passione per le auto e le moto d'epoca.

Il Club Enrico Bernardi

PRESIDENTE
VICE PRESIDENTE
CONSIGLIO DIRETTIVO

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



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



REVISORI DEI CONTI



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



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

SEGRETERIA



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



Orario segreteria: dal martedì al venerdì dalle 14 alle 18.30, il sabato dalle 10 alle 12.

Questa pubblicazione è gratuita per tutti i soci "Veteran Car Club Enrico Bernardi". 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.

La storia del nostro Club

MUSEO NICOLIS



Una foto del 1902 ritrae la vettura "Bernardi" del 1894 in piazza a Zevio

A volte, presi dalla fretta quotidiana, trascuriamo la storia e le origini della nostra comune passione. C'è così il rischio che le generazioni più giovani ignorino cos'è accaduto prima di loro, un vero peccato per il prestigio del 'Veteran Car Club Enrico Bernardi'. Ebbene, cari amici che sempre più numerosi affluite nelle file del nostro Club, dovete sapere che le nostre radici sono davvero profonde. Infatti il 'Veteran Car Club Enrico Bernardi' è uno dei primi circoli di collezionisti d'auto storiche d'Italia. La prima pietra venne infatti posata il 10 febbraio 1964 grazie all'iniziativa del segretario Saro Rolandi e alla presidenza di Umberto Peretti-Colò. L'impegno del 'Vcc Bernardi' fu così intenso che nel 1966, quando venne costituito l'Asi a Bardolino, sulle sponde del lago di Garda, a presiedere il nuovo ente fu eletto proprio il presidente del nostro Club, Umberto Peretti-Colò. Dal 1974 presidente del Club diventa Rolandi, che porta i soci da 12 a 100 nel volgere di una decina d'anni, raggiungendo l'importante cifra di circa 300 auto e moto storiche. Rolandi, apprezzato giornalista e per anni funzionario dell'Automobile Club Verona, era stato anche l'anima organizzatrice di molte competizioni veronesi, prima fra tutte la Stallavena-Bosco Chiesanuova. Nel 1977, con geniale intuito, aveva organizzato l'Expomotor alla Fiera di Verona, apprezzatissima rassegna dedicata alle auto sportive, storiche e di normale produzione, anticipatrice di molte analoghe rassegne, oggi molto in voga in diverse città italiane ed europee. Stroncato da un infarto nel 1984, durante un convegno a Torino dedicato alla sua grande passione, le auto storiche, toccava a me rilevare il testimone e prendere la guida del 'Veteran Car Club Enrico Bernardi', che veniva regolarizzato con atto notarile nel 1985. Da quel lontano giorno sono state organizzate più di 150 manifestazioni, molte delle quali a rilevanza internazionale. Mi limito qui a ricordare le mostre antologiche nel Palazzo della Gran Guardia, il Raid del Garda, il Raid internazionale 1899, il Gran Premio di Restauro e Conservazione, il Raid Adriatico-Garda, oltre a numerose rievocazioni dedicate a Tazio Nuvolari e alla Salita delle Torricelle. Più recentemente, il nostro Club è stato prezioso supporto organizzativo durante il passaggio della Settimana Motoristica Bresciana 2009 e 2010 nonché al Giro d'Italia 2009. Tutto questo senza dimenticare le manifestazioni in memoria del pioniere dell'auto al quale il nostro sodalizio è dedicato: Enrico Bernardi (1841-1919). Fu lui a costruire nel 1882 il motore 'Pia', primo propulsore al mondo alimentato a benzina e dunque prodromo dell'automobile. Ricordiamo, cari amici, queste importanti conquiste, titolo d'onore per il suo geniale inventore ma anche per tutti noi soci di un Club che porta il suo nome e che ha come obiettivo la difesa del patrimonio storico motoristico del nostro territorio, il corretto restauro, la scrupolosa conservazione, l'attenta manutenzione, nonché la partecipazione a qualificate manifestazioni che possano contribuire alla diffusione della nostra comune passione.

Luciano Nicolis



Verona: traffico acqua e sapone negli anni Sessanta



Da qualche settimana al Museo Nicolis fa bella mostra di sé un'altra splendida vettura iscritta al Veteran Car Club Enrico Bernardi. Si tratta della OM Superba 665 SSMM del 1931, proveniente dall'Inghilterra, e di cui Luciano Nicolis ha appena ultimato uno scrupoloso restauro. Il lungo e meticoloso ripristino è stato curato ancora una volta dalla Carrozzeria 'Nova Rinascente' di Dino Cognolato. Ed oggi, finalmente, l'eccezionale risultato può essere apprezzato dagli intenditori e da tutti gli appassionati. Si tratta di una spider-torpedo di taglio sportivo appartenuta in passato ad alcuni appassionati britannici, primo fra tutti l'importatore inglese della bresciana OM (Officine Meccaniche). Messa in produzione in varie serie e modelli dal 1923, la 665 venne venduta fino al 1932. Fu la vettura più apprezzata dalla OM grazie ai suoi successi sportivi culminati con la conquista dei primi tre posti alla prima Mille Miglia dell'anno 1927, al secondo posto nel 1928 e 1929, al quinto e al settimo nel 1930, ancora al terzo nel 1931. Insomma un'auto da battere che a cavallo degli anni Trenta impensieriva gli squadroni Alfa Romeo. Tant'è vero che proprio con un modello analogo a questo, Ferdinando Minoia e Giuseppe Morandi vinsero la 1000 Miglia del 1927, la maratona ideata alla vigilia di Natale del 1926 da Franco Mazzotti, Giovanni Canestrini,

Aymo Maggi e Renzo Castagneto. La vittoria della OM numero 14, bresciana come la città dalla quale la corsa partiva ed arrivava, fu risultato sorprendente perché a Bologna era transitata in testa alla gara la potente e blasonata Alfa Romeo del conte toscano Brilli Peri con il fido meccanico Bruno Presenti accovacciato sul sedilo di fortuna mentre il bolide milanese correva alla media inimmaginata di 106 chilometri orari, una follia per l'epoca. A Roma era sempre l'Alfa numero 42 in testa alla prima edizione della gara che diventerà, nel Novecento, la corsa su strada più famosa del mondo. Ma dopo la virata verso il Nord, le Alfa iniziarono a mostrare segni di stanchezza ed a Spoleto Brilli-Peri gettò la spugna lasciando via libera alla OM di Minoia-Morandi. La OM conquistò anche il secondo e il terzo posto. Un trionfo. Che suscitò la reazione stizzita della Itala, lesta a presentare reclamo. Respinto, dopo attenta verifica. Così la casa bresciana colse al volo l'occasione pubblicitaria che il grande successo le porgeva su un piatto d'argento e portò le tre OM in giro per le più belle piazze d'Italia, pavoneggiando il brillante risultato, primo secondo e terzo. La vendetta arrivò l'anno dopo. Così, dopo la vittoria dell'Alfa alla Mille Miglia del 1928, la OM comprese l'importanza del compressore e nell'edizione del 1929 mise in listino un modello sportivo provvisto di compres-

'OM' Superba, primo



fiore della Mille Miglia



sore Roots. In Inghilterra l'OM veniva modificata con l'adozione di valvole in testa, anziché laterali. Le teste inglesi erano in ghisa e il lato combustione era lavorato piatto.

I pistoni erano a testa tonda poiché la posizione bassa delle candele impediva l'adozione di pistoni concavi. Sempre in Inghilterra, il blocco era speciale, in ghisa, per 12 candele da 18 mm, sei per lato, fissate a fori ben mascherati. Nelle versioni stradali per l'accensione erano previsti magneti, spinterogeno e bobina a sei cilindri. Le versioni 'competizione' adottavano probabilmente due magneti per la doppia accensione. La cilindrata della nera Superba è 2200, il motore sei cilindri in linea. Grazie alla leggera e ben profilata carrozzeria realizzata da

Castagna, questa affascinante *spider* del Novecento raggiungeva i 150 orari. E' verosimile pensare che non sfreccerà più a quella velocità, su strade polverose, sassi e pietre, contornate da spazi infiniti, come fece la sua impavida sorellina vincitrice alla Mille Miglia del 1927.

Altrettanto improbabile che il suo nero ed elegante profilo si stagli nelle verdi campagne del Kent, dove per anni il suo precedente proprietario amava apprezzare l'ebbrezza spensierata della sua guida, facendola scivolare come un sogno in movimento. Offrirà però al pubblico italiano e straniero del Museo Nicolis la sua bellezza e lo stile 'Made in Italy' che per buona parte del Novecento dettò gli stilemi all'automobilismo mondiale.



OM, un marchio bresciano



Il progettista della OM Superba era l'ingegner Fuscaldo, veronese, che proveniva dalla Fiat ed era stato collaboratore nelle fabbriche Ansaldo e Züst. La casa bresciana OM si insediò proprio nella sede Züst. L'affermazione alla Mille Miglia del 1927 (primi tre posti con Minoja-Morandi, T. Danieli-Balestrero e M. Danieli-Rosa) consolidò la fama internazionale che già la OM aveva conquistato in importanti competizioni. Per giunta nel 1927 tutti puntavano su una vittoria Alfa Romeo, allora considerata l'asso pigliatutto dell'automobilismo, che uscì invece umiliata con le sue superbe RLSS dalla prima Mille Miglia. Si ritirarono tutti i suoi equipaggi, composti da Brilli-Peri e Pesenti, Marinoni-Ramponi e "Frate Ignoto"-Scozzi. Non meraviglia lo pseudonimo "Frate Ignoto". Quel soprannome celava l'identità di Arturo Mercanti che, a dispetto della sua brescianità, aveva deciso di correre con la milanese Alfa Romeo. Rispetto alle Alfa, andarono molto meglio le Lancia perché, delle dieci partite, ben sette arrivarono al traguardo, le prime due con gli equipaggi Strazza-Varallo e Pugno-Bergia, entrambi su Lambda, rispettivamente quarti e quinti assoluti. Tazio Nuvolari arrivò decimo assoluto su Bianchi. Si rifarà vincendo nel 1930 e nel 1933 su Alfa Romeo. La prima Mille Miglia si disputò il 26 e 27 marzo 1927. La prima auto partì alle 8 del mattino e l'ordine di partenza era inverso rispetto alle edizioni degli anni Cinquanta dove partivano prima le piccole cilindrate e solo negli ultimi minuti le macchine più potenti. Nel 1927 la grande corsa iniziò con le auto più muscolose. La prima a prendere



il via fu la monumentale Isotta Fraschini 7370 cc. di Aymo Maggi e Bindo Maserati, un bestione da 145 chilometri all'ora, poco frenato, difficilissimo da condurre in salita. Si fermerà per ben undici volte per dissetare con ettolitri di carburante il vorace propulsore. Giungerà al traguardo distanziato di quasi un'ora dai primi assoluti su OM, vetture agili e snelle, simili alle esili fanciulle aggraziate dipinte da Klimt, un po' "superbette" come ricordava il loro nome, vera arma vincente per una corsa su strada destinata a diventare molto famosa. Gli inglesi capirono subito le potenzialità della torpedo fabbricata a Brescia. Così negli anni Trenta L.C. Rawlence si aggiudicò il diritto di importare in Gran Bretagna quelle vetture vincenti. Egli offriva in catalogo una testa cilindri per vetture a sei cilindri con le valvole in testa, anziché laterali. Non risulta che questa trasformazione, progettata dall'ingegner R.F. Oates, sia mai stata adottata sulle vetture vendute in Italia. Oates non si limitava a progettare

o che conquistò gli inglesi

MUSEO NICOLIS

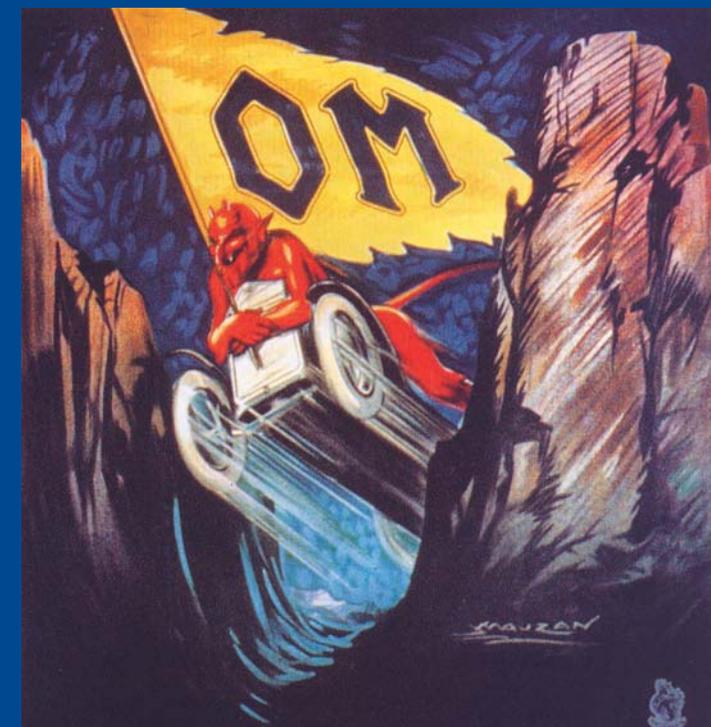


ed applicare modifiche da competizione, ma le portava direttamente in gara. Guidò in corsa diverse OM con le quali vinse o si piazzò ai primi posti in diverse competizioni in Inghilterra e in Irlanda. La sua collaborazione fu particolarmente apprezzata dalla casa bresciana che gli concesse anche un modello ad otto cilindri da Gran Premio, che Oates elaborò opportunamente, con spirito tipicamente britannico, fino a farla diventare una delle vetture più temute nella mitica corsa di Brooklands. Dal 1932, L.C. Rawlence destinò la sua attività all'importazione di automobili Oldsmobile. Della OM gli appassionati ricordano per lo più la vittoria alla Mille Miglia del 1927 e i notevoli piazzamenti delle edizioni successive.

La lunga storia della bresciana OM

Nel 1918 la OM nasce per la fusione fra la AOM (Anonime Officine Meccaniche), azienda specializzata in rotabili ferroviari e la Fabbrica Automobili Roberto Züst, casa automobilistica nata nel 1903. La produzione riguardava inizialmente solo autovetture. Nel 1927 acquisisce la O.M. Carrozzeria di Suzzara, casa fondata nel 1878 da Alfredo Casali per la produzione di macchine agricole. Nel 1933 OM entrava a far parte del gruppo Fiat penetrando così anche nel settore agricolo. Nel 1937 vennero unificati gli stabilimenti OM di Brescia e di Milano e

si crearono così tre settori: autobus e autocarri; materiale ferroviario, trattori agricoli, carrelli elevatori e motori marini; motopompe e impianti di refrigerazione. Nel 1975 il marchio OM, che fino a quella data aveva mantenuto una sua visibile identità, soprattutto su molti camion e autocarri, venne definitivamente assorbito nel Gruppo Fiat Iveco. Un interessante contributo alla conoscenza di questa Casa è offerto dal volume 'Morandi, il primo della Mille Miglia' (ed. Negri) scritto da Cesare De Agostini e Fabrizio Rossi.



Il diavolo delle Alpi

AUTOMOBILI O.M. - BRESCIA



Voglia di auto storiche



Molti soci del 'Veteran Car Club Enrico Bernardi' hanno partecipato con entusiasmo al Salone dell'auto e della moto d'epoca di Padova, dal 21 al 24 Ottobre 2010. C'era un pubblico molto coinvolto, che cercava nelle auto d'epoca il fascino, la personalità e il piacere della guida di una stagione magica. Gli organizzatori hanno parlato di 60 mila persone, volume di pubblico imponente in periodo di crisi. Sembra quasi che la gente chieda al mondo dell'automobile d'epoca di prendersi a cuore quella voglia di coccole e tenerezza che la produzione moderna non può più garantire, stretta com'è fra le esigenze di mercato, la concor-

renza spinta, la tecnologia esasperata. C'è il desiderio diffuso di ritrovare l'auto che ci ha visto bambini, o ragazzi, alle prese con il papà o il fratello maggiore prodighi di consigli prima dell'esame di guida, attento a non grattare e ricordati la doppietta quando scali, altrimenti l'ingegnere della motorizzazione ti caccia. Era un altro mondo. Era il Novecento, secolo dell'*happy car*, l'auto libera e felice che favoriva la scoperta del territorio, la conoscenza del proprio Paese, l'incontro, a volte l'avventura. A molti guidare quelle auto e quelle moto fa l'effetto di un balsamo dell'eterna giovinezza. Oggi le regole sono cambiate, in autostrada biso-

gna tener conto dei *tutor* e sulle statali guardarsi dai cecchini elettronici che ti spiano ogni trecento metri. Ma basta osservare quelle linee e quei colori o ascoltare quei motori per riconciliarsi col mondo. Girovagando fra padiglioni e stand si notavano almeno tre fasce di mercato: fino a 10-15 mila euro, dai 10 ai 40 mila, e over 40. Nel primo livello furoreggiano le vecchie 500, nel secondo le Porsche, nel terzo le sportive storiche di classe. Ma chi si fosse accontentato di una "macchina da figura" poteva accaparrarsi una Jaguar XJ6 verde inglese del 1972 per 10 mila euro oppure, alla medesima cifra, un'altra Jaguar XJ8

3200 bianca e catalizzata del 1998. Per una bianca Cadillac Fleetwood Sixty Special del 1956 bastavano 12.000 euro e per una Mercedes 500 SL blu del 1989 ne chiedevano 15 mila. E quelli che da una vita dicono a se stessi "Prima di morire divento ferrarista"? Serviti anche loro: c'erano '348' a 30 mila euro e Mondial che si portavano via a diecimila di meno. Per una 208 GTS del 1988 giallo Francorchamps la richiesta era di 37 mila, ma è probabile che il venditore sarebbe sceso. Salgono invece le Alfa Giulia GTV 1750 e le Lancia HF 1600 fanalino. Per acquistarne una davvero ben tenuta bisogna ormai stanziare cifre prossime ai

e al Salone di Padova

MUSEO NICOLIS



18-20 mila. Non parliamo delle HF fanalone, ormai decollate. Nelle 'high performance' le Ferrari Daytona anni Sessanta viaggiano sui 230-250 mila. Ormai impendibili le 275 GTB, assestate sulla vetta (irraggiungibile ai più) del milione di euro. Stupenda la bianca Daytona di un commerciante svizzero che a Padova aveva portato anche una muscolosa Jaguar XK 120 OTS roadster 1953. Un americano l'ha rivisitata creando un mostro con una carrozzeria in alluminio (245 chilogrammi risparmiati rispetto alla versione della casa), freni a disco e motore potenziati, aeroscreen, proiettori di profondità Lucas, sedili avvolgenti, scarichi inox laterali,

insomma un giocattolo da sogno a 140 mila euro. Naturalmente bisognava chiudere un occhio (anche due) su storia e originalità. Già dalla prossima primavera (5 e 6 marzo 2011) dal Salone dell'auto d'epoca di Padova germoglierà il Salone della moto d'epoca, mentre l'appuntamento con l'edizione autunnale dedicata alle quattro ruote scivolerà dalla tradizionale data di metà ottobre a fine mese, dal 27 al 30. L'immagine scelta per la nuova edizione è davvero lieta: al posto del "macho" con casco, aria da duro che non cede mai, ci regala un papà e un bimbo sorridenti. Chiaro messaggio per dire portate i figli,



un'apertura alla staffetta della passione e dell'entusiasmo, un invito ad allargare i confini. Perché il proselitismo sarà l'unico antidoto alla crisi e alla cristallizzazione della terza età. Per far continuare il sogno bisogna però seminare, trasmettere, coinvolgere. Qualche tentativo si è visto, con alcuni padri che hanno portato in fiera il figlio, riuscendo a sottrarlo (almeno per una giornata) agli sms col telefonino e alle e-mail con il pc. Ma gli organizzatori devono fare di più, magari con altre manifestazioni collaterali. E i venditori pretendere un po' meno perché altrimenti, con i prezzi che girano, sarà dura per un ventenne acquistare

un'auto *vintage*. Le grandi Case erano rappresentate da Fiat, Alfa e Lancia. Peccato l'assenza della Ferrari. Zagato ha portato la TZ3 Corsa, recente vincitrice del concorso d'eleganza Villa d'Este e commissionata in esemplare unico dal collezionista Martin Kapp. Peccato che l'Alfa non metta in produzione una bella GT marcatamente sportiva, come ha fatto Porsche con Cayman. Esclusiva la galleria riservata alla Isotta Fraschini. Notata la replica della Mercedes 300 SLR con la quale Stirling Moss vinse la Mille Miglia del 1955. Motorizzata con un propulsore della più moderna 350 SL, veniva offerta a poco più di 80 mila euro.



Grifo Rosso, il pia



La "Squadra Corse Grifo Rosso" del Veteran Car Club Bernardi ha presentato le sue belle auto con le quali nel 2011 correrà nelle gare di velocità e regolarità. "Vogliamo incoraggiare l'automobilismo sportivo e il senso di appartenenza ad un gruppo che ha il piacere di condividere una passione profonda", spiega il presidente Alberto Scuro. Nella "Grifo Rosso", le più numerose sono le Jaguar, con ben cinque esemplari: la prestigiosa Jaguar C-Type Biondetti, due XK120 e due E-Type. Quasi un omaggio alla casa britannica che, al Motor Show del 1948, presentò la XK120, con un motore da 160 CV, destinata a diventare una delle vetture sportive più affascinanti di ogni tempo. Tutto iniziò da un viaggio a Le Mans nel 1950. Fu così che nacque la XK120C, o come viene solitamente chiamata, la C-Type che vinse Le Mans nel 1951. Le Jaguar erano le matricole della corsa, ma ciò nonostante vinsero con Peter Walker e Peter Whitehead. La collaborazione con Dunlop portò all'adozio-



ne dei freni a disco. Fu la mossa vincente a Le Mans 1953, dove Jaguar ottenne un altro successo. Non era finita. Perché altre tre vittorie sonanti arrivarono a raffica nel 1955, 1956 e 1957. Un bottino regale (anche se inferiore alle nove vittorie della Scuderia Ferrari), più che sufficiente a

garantire al mito Jaguar di entrare nell'Olimpo dei grandi. Altra auto della 'Grifo Rosso' è la Maserati A6 1500 del 1948, conosciuta anche come "Maserita", la prima Maserati stradale voluta da Adolfo Orsi, proprietario della casa del Tridente dal 1937, anno in cui l'aveva rilevata dai fratel-



ncere delle corse

MUSEO NICOLIS



li Maserati ed è anche l'ultimo progetto sviluppato da questi ultimi. Un'altra perla della scuderia scaligera è la Veritas BMW, ideata Ernst Loof (un valido ingegnere, già alla Bmw), Werner Miethe (un ex-campione di ciclismo) e Lorenz Dietrich (un intraprendente uomo d'affari), che aprirono nel

dopoguerra la loro prima sede ad Hausen am Andelsbach, una piccola località vicino a Sigmaringen, nel Baden-Württemberg e poi a Meßkirch. Inizialmente, nel 1947, la produzione era di vetture sportive su base Bmw 328. Karl Kling la portò al successo in una gara ad Hockenheim. Nel 1949 venne

ultimata la Veritas RS, con potenza motore di 125 CV. Il 1949 uscì anche la Veritas Komet coupé, una versione stradale della RS e, sempre in quell'anno, venne utilizzata un motore Henkel, sempre da 2 litri. Negli anni Cinquanta, Ernst Loof, rimasto solo al vertice dell'azienda, spostò la Veritas nei pressi del Nürburgring, realizzando anche alcune Formula 1 che gareggiarono in qualche prova del Campionato Mondiale 1951, 1952 e 1953. Nel frattempo, la Veritas si occupò della realizzazione di parti di carrozzeria per la francese Panhard. I risultati in Formula 1 furono però scarsi, al punto da costringere la Casa sportiva alla chiusura definitiva. C'è un'altra vettura di cui il Club veronese è molto orgoglioso: si tratta dell'Aston Martin Ulster 1934 che costituisce a tutti gli effetti una delle vetture più vittoriose degli anni Trenta. Non a caso la sua presenza è sempre molto ambita nelle più importanti rievocazioni sportive come Le Mans Classic. Non solo sportive, ma anche gran turismo di





rango, come la bella Aston DB2 e la Lancia Aurelia B50 cabriolet. E della partita fa parte anche una Bmw 328, vettura che fece la sua prima apparizione davanti al pubblico il 14 giugno 1936, in occasione dell'Eifelrennen, con la vittoria di classe di Ernst Henne. Da lì, la carriera della 328 divenne tutta in discesa: il pubblico rimase entusiasta della vettura, la quale fu posta regolarmente in vendita nel 1937 e fino al 1940. Durante questi tre anni, la 328 conquistò numerosi successi agonistici e solo un evento nefasto come la Seconda guerra mondiale interruppe la sua brillante carriera agonistica. Ma al termine del conflitto, la 328 riprese la sua attività, che durò addirittura fino al 1955, anno in cui la Bmw, in preda ad una gravissima crisi commerciale, dovette

abbandonare le gare e la produzione di vetture di fascia alta. Alla 'Grifo Rosso' sono orgogliosi anche della rara Frazer Nash Targa Florio 1951. Questa casa britannica fondata nel 1922 da Archibald Frazer Nash a Kingston up on Thames ebbe anche un team di Formula 1 che partecipò a quattro Gran Premi nel 1952. Ci sono poi ben due Haealey Silverstone, costruite a Warwick ed autorevoli testimoni delle prime creazioni dell'inglese Donald Healey. La 'Silverstone' venne realizzata in poco più di un centinaio di esemplari, con due varianti: la tipo D e la tipo E, che si avvaleva di un telaio più lungo e più spazio interno. Assai prestigiosa per la Squadra Corse del Veteran Car Club Bernardi è la Riley del 1936, in rappresentanza della famosa casa inglese



attiva dal 1898 al 1969, quando l'ingresso nel gruppo British Leyland ne decretò la malinconica scomparsa. Eppure, con il suo caratteristico marchio blu, disegnato a rombo, la Riley raccolse molti allori sportivi, soprattutto negli anni Trenta, in particolare con la Nine (1926), equipaggiata con un "1100" 4 cilindri bialbero e la Sprite (1936), vincitrice del Tourist Trophy e del Gran Premio di Francia. All'epoca l'auto da battere era l'azzurra Bugatti, pietra miliare dell'automobilismo sportivo e per questo degnamente rappresentata dalla "Grifo Rosso". Made in England è la verde TR2 Long Door del 1954, ossia la versione più rara delle spider inglesi di Sir John Black, patròn della Triumph. 'Long door' significa letteralmente 'porta lunga' (la porta scende a filo del telaio,

senza supporto di battuta, come nei modelli successivi) e caratterizza i primi esemplari di questo modello che - proprio nel 1954- parteciparono a molte gare, fra cui la Mille Miglia e la 24 Ore di Le Mans. Fra le fasciose tedeschine c'è la rossa Porsche 356 Cabrio del 1960, preziosa icona di un'epoca, e la potente Bmw 2800 CS TC del 1969, anno irripetibile nella stagione sportiva del *Challenge Europeo Turismo*, quando auto come questa o, poco prima, come la biancoverde Ford Lotus Cortina TC e la muscolosa Ford Mustang TC - entrambe del 1965- riuscivano a calamitare sulle piste italiane e straniere un folto pubblico di competenti appassionati. Oggi i più giovani *drivers* della Grifo Rosso fanno rivivere quelle emozioni sui circuiti internazionali.





Una Mandarin



Un tempo, soprattutto nel Novecento -secolo che ci è particolarmente caro per le belle auto che ha donato alla storia- la riconoscenza si manifestava in modo palese. Fu così che Aurelio Gerosa impose il nome Sardo al figlio nato nel 1921 per un provvidenziale salvataggio avvenuto nel 1913 durante i lavori alla Transvesuviana, a Napoli, dove purtroppo morirono alcuni operai folgorati da una scarica di alta tensione. Un operaio sardo gli salvò la vita. E lui, Aurelio, decise di essergli riconoscente chiamando Sardo il primogenito. Nel 1921 Aurelio apre una "bottega" di riparazioni meccaniche e Sardo cresce annusando la passione dei motori. Nel 1947 corre con moto militari Triumph 350, partecipa a gare speedway (2° a Lonigo nella velocità internazionale) e poi Follonica e Ferrara. Nel 1954 compete e vince su moto Gerosa da 160 cc. Si mette in luce sul circuito cittadino di Bovolone e miete diversi record di classe alla Salita delle Torricelle. E' anche decimo nella Milano-Taranto del 1954 (1.400 km) nonostante una brutta caduta nei pressi di Barletta. Vince a Montagnana nel 1955, 1956 e 1957. Negli anni Settanta corre con i kart e conquista diverse vittorie che gli permettono di costruire un proprio mezzo con telaio alleggerito, dotato di motore Rumi con cambio al volante che produrrà in piccola serie. Dagli "amanti" dei motori, la bicilindrica Rumi a due tempi viene ancor oggi ricordata per il partico-

larissimo "rombo", quasi una sirena, che il suo motore produceva ad ogni accelerata. Negli anni Ottanta, Sardo Gerosa acquista la sua prima auto storica, un'Alfa Romeo Giulietta del 1954, che sostituirà poi con una Porsche 356. Nel 1984 non si lascia sfuggire un'interessante Mandarin Sport costruita dai fratelli Renato, Cesare e Roberto Mandarini di Milano, con sede in via



ni per vincere

Gentile Bellini 8. Renato Mandarini aveva lavorato per anni alla Caproni Aeronautica e nel 1942 venne premiato per un nuovo, innovativo contagiri. Nel dopoguerra, aiutato dai fratelli, presentò un'originale vettura con carrozzeria in alluminio, dotata di telaio tubolare e spinta da un motore 750cc con distribuzione bialbero rotante, cambio Lancia. La macchina raggiungeva i 12 mila giri e

i 160 orari ma, durante un collaudo a Monza, accusò seri problemi, ragion per cui Mandarini adottò un più affidabile propulsore Fiat 1100/103. Con quest'auto, Gerosa vinse la categoria nella Caprino Spiazzi degli anni Ottanta, fu secondo alla Rievocazione della Salita delle Torricelle e corse alla Coppa Intereuropa, al Mugello, al Trofeo delle Nazioni, al Trofeo A.C. Parma-Varano, arricchendo in tal modo, tra una vittoria e una sconfitta, un sorriso e un rammarico, il suo già ricco *palmarès*. Dopo la sua scomparsa, avvenuta il 29 dicembre 2009, l'auto è stata acquistata dal nipote Roberto Gerosa che, pur se più prudente dello zio, si è aggiudicato negli anni scorsi e per ben due volte, su Abarth 850 TC (affiancato dal navigatore Nicola Dal Zovo) la rievocazione della corsa in salita Stallavena-Bosco. Roberto, per anni vicepresidente del Veteran Car Club Bernardi, è oggi consigliere del Direttivo del nostro Club, nonché presidente del Panathlon International Verona, il movimento mondiale ispirato all'etica dello sport giovanile, al *fair play* ed alle attività a favore dei disabili. Avremo quindi modo di rivedere l'auto, perfettamente messa a punto dai tecnici della New Car, nelle prossime manifestazioni per auto storiche. La Mandarini 1100 Sport ha carrozzeria in alluminio, telaio tubolare, motore Fiat 1100/103 (cc 1089), carburatori Weber 32 DR10SP e pneumatici 155 R 14.



MUSEO NICOLIS





La Millecento b



Giovanni Zorzi, 70 anni, socio del Veteran Car Club Enrico Bernardi, è il fortunato proprietario di una bella Fiat 1100E del 1951, perfettamente restaurata, premiata con una luccicante targa oro Asi. Oggi questa berlina si gode la stagione del meritato riposo ma negli anni Cinquanta e Sessanta si guadagnava ogni giorno il pane (pardon, la benzina!) con lunghe e pesanti trasferte. Qualcuno dice sia addirittura in odore di santità. Ora vi raccontiamo perché. “Era l'automobile di mio padre, che l'acquistò usata ed io ho voluto restaurarla perfettamente”, spiega Zorzi che in gioventù ha fatto il meccanico e poi il portalettere. Il restauro è stato portato a termine con maestria dalla Carrozzeria Bodini di Villafranca. Il viaggio più lungo? “Mezzo secolo fa, prima di sottoporla al restauro, affrontai con la mia 1100E

due viaggi in Lombardia: uno a Milano e un altro a Como. Ma erano altre epoche. Si viaggiava su strade normali, a 40-50 all'ora e per andare a Milano ci volevano anche tre o quattro ore” ricorda Zorzi. E aggiunge: “Le autostrade non c'erano e spesso, una volta arrivati, si trascorrevano la notte dove si era arrivati prima di tornare a casa. Quando andai a Como, mio padre continuava a insistere 'Guarda che resti a piedi, l'automobile non ce la fa, ti troverai solo con la macchina fumante'. Io feci di testa mia e tutto andò bene...”. Ma la soddisfazione più bella arrivò dai cosiddetti viaggi santi. Santi perché? Bisogna sapere che vicino a Verona c'è la vetta del Corno d'Aquilio. Sulla sua cima, alla fine degli anni Cinquanta, venne edificata una chiesetta voluta dagli speleologi che si calano in uno degli anfratti più profondi



enedetta da Dio

d'Europa. "Mi chiesero se potevo aiutarli a portare le pesanti pietre fino al luogo dove sarebbe stata edificata la chiesolina. Io accettai l'incarico. Caricavo i massi che pesavano quintali sul portapacchi della mia 1100E e, dopo averli assicurati con robuste corde e ancorati con reti solide e resistenti, partivo per la difficile scalata, sulle strade di allora, tutte polvere e sassi perché l'asfalto era solo un privilegio della città". Tutto andò bene anche in quelle difficili imprese e la Fiat 1100E non tradì il socio del Veteran Car Club Bernardi e il giorno dell'inaugurazione il sacerdote benedi anche la devota 1100E, che si è così guadagnata un posticino in Paradiso. Ma come si viaggiava nel dopoguerra? "Ricordo che, intorno al 1960, l'amministrazione centrale delle Poste mi destinò a Lazise, deliziosa località del Garda, che

però dovevo raggiungere ogni giorno. Una mattina la 1100E mi lasciò a piedi: semiasse spezzato. Allora raggiunsi un bar che disponeva di un telefono perché i telefonini ancora non esistevano. Chiamai un amico esperto di meccanica che, dopo qualche ora, arrivò con il ricambio che serviva. Poi tirai fuori la vecchia arte perché da ragazzo, dai 13 ai 24 anni, prima di essere assunto alle Poste, avevo fatto il meccanico in officina, acquistando una certa esperienza. Io e il mio amico lavorammo qualche ora per sostituire il pezzo e nel primo pomeriggio raggiunsi l'ufficio e il mio posto di lavoro, tuffandomi sulla corrispondenza che mi aspettava". Quel giorno la posta di Lazise arrivò con qualche ora di ritardo. Ma la sera la 1100E di Zorzi dormiva contenta nel suo garage, fiera di aver fatto ancora una volta il suo dovere.





Scopriamo insieme i te

Pubblichiamo in questo numero della nostra Rivista la seconda puntata del viaggio all'interno del Museo Nicolis, con una guida davvero particolare: il fondatore Luciano Nicolis. Anche questa volta le auto ci riportano ai primi anni del secolo scorso, un'epoca lontana che può essere piacevolmente riletta, anche dal punto di vista storico e sociale, grazie alle belle vetture in mostra al Museo. Per aiutare il lettore in questa passeggiata storica è forse utile inquadrare l'epoca di riferimento. Il processo di industrializzazione automobilistica che caratterizzò il primo Novecento vide uno sviluppo lento ma al tempo stesso progressivo e inarrestabile. Basti dire che se nel 1899 circolavano in Italia 111 autovetture, l'anno dopo esse erano pressoché triplicate salendo a 326, molti delle quali importati dall'estero. La produzione italiana vera e propria -con cifre industrialmente apprezzabili- decolla infatti con il Novecento. Basti dire, in proposito, che nel 1901 gli automezzi prodotti in Italia sono all'incirca 300, per salire a 350 nel 1902, a 1308 nel 1903, a 3080 nel 1904 ed a 8870 nel 1905. A Verona, nel 1900, viaggiano 9 autovetture, che diventano 18 nel 1901 salendo poi, di anno in anno, fino ad arrivare a 50 nel 1906 oltre a 116 motociclette e motocarri. Proprio in quell'anno, nel 1906, circolavano nella nostra regione 400 autovetture che permisero al Veneto di classificarsi al terzo posto nazionale nella motorizzazione italiana, dopo Lombardia e Piemonte. Le prime vetture circolanti in Italia erano auto d'importazione: Ricordi importa le Benz, che vengo-

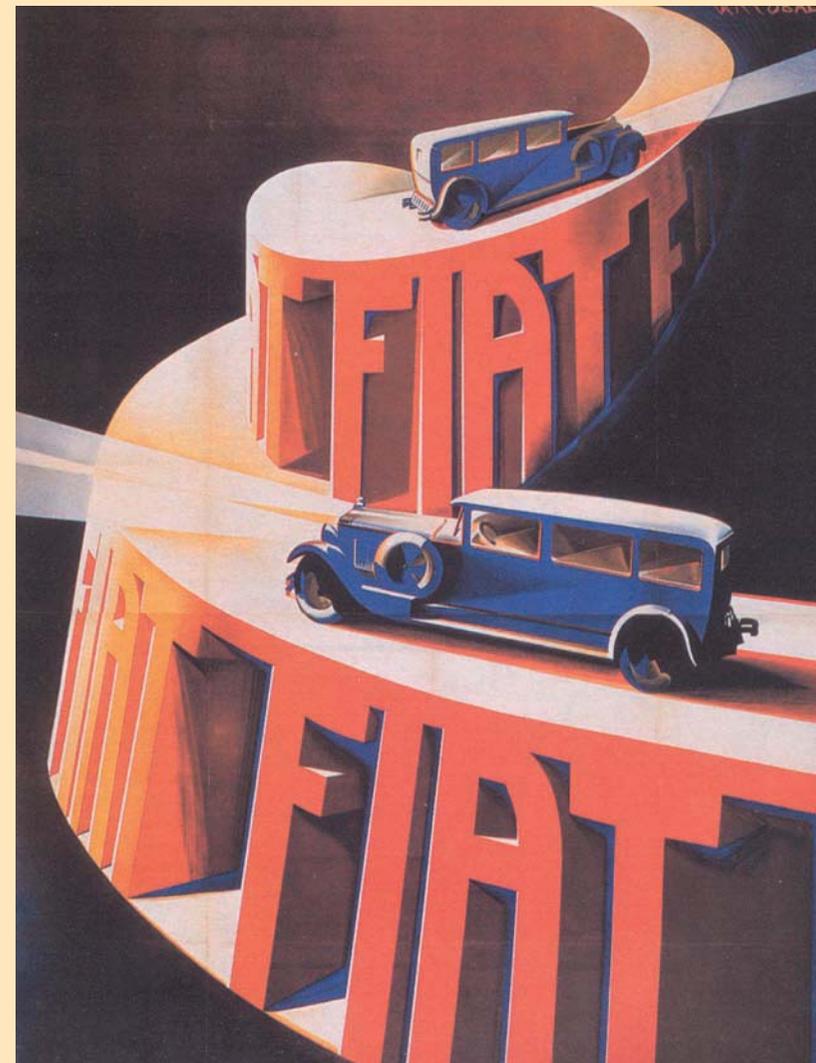
no carrozzate da Castagna, Belloni e Sala mentre Fraschini ed Isotta importano le Renault. Nel 1899 viene costituita la Fiat ma a Torino vi sono già altre sette piccole ditte costruttrici di veicoli. A Milano, fra la fine dell'Ottocento e i primi del Novecento, Edoardo Bianchi e Prinetti e Stucchi producevano tricicli e quadricicli. A Verona già nel 1882 Enrico Bernardi aveva presentato l'innovativa 'Motrice Pia', un motore monocilindrico ad elevata rotazione, ad asse orizzontale, capace di produrre 0,02 CV a 200 giri/min consumando 24g/h di benzina. Il nome 'Pia' deriva dalla sua destinazione: la prima applicazione di quel motore fu infatti l'azionamento della macchina per cucire della figlia Pia. Il veronese voleva realizzare, in sostanza, un motore di piccola potenza facilmente trasportabile e adatto alla piccola industria, o anche all'artigianato a domicilio che iniziava a diffondersi per sostenere, in sedi decentrate (oggi si direbbe 'delocalizzate') la produzione delle grosse fabbriche. Nelle intenzioni di Bernardi la motrice Pia poteva essere utilizzata per azionare una macchina dinamometrica, una piccola pompa per la rete idrica di casa, il ventilatore di una piccola fucina, un piccolo tornio o un trapano. Questo innovativo motore venne realizzato in due versioni: una funzionante a gas illuminante e l'altra, prima in Europa, a benzina. Pochi anni dopo, nel 1894, Bernardi presentava a Padova una vetturetta a tre ruote con motore a scoppio alimentato a benzina, novità assoluta. Il triciclo azionato dal Motore Lauro (nome del figlio), era mosso da monocilin-



tesori del Museo Nicolis (IIª puntata)

drico ad asse orizzontale, a quattro tempi, funzionante a benzina. Il primo motore Lauro aveva una cilindrata di 260 cc. e produceva 0,83CV a 680 giri/minuto. Da notare che il carburatore con ugello e vaschetta a livello costante di benzina rappresentò un'assoluta innovazione, sopravvissuta fino ai nostri giorni e apprezzata come geniale intuizione dell'ingegnere veronese. Successivamente potenziato arrivò a 625 di cilindrata velocità di rotazione di 770 giri/minuto, con una potenza di circa 2,5 CV. Poteva raggiungere bi 35 km/h e percorse ben 60 mila chilometri sulle strade veronesi senza riparazioni eccezionali. Partecipò anche a gare internazionali ottenendo sette primi posti, due secondi e cinque terzi. La prima vittoria la ottenne nella Torino-Asti-Alessandria e ritorno del 1898, percorrendo 192 chilometri -sulle strade di allora- in nove ore e quarantasette minuti. Interessante ricordare che intorno al 1894 Bernardi incontrò a Verona il tenente Giovanni Agnelli (futuro fondatore della Fiat, allora militare del Regio Esercito Italiano di guarnigione proprio nella città scaligera, da sempre una delle piazze d'armi più strategiche del Settentrione. Agnelli si dichiarò entusiasta delle invenzioni di Bernardi. Ma il cordiale rapporto non sfociò mai in un'intrapresa industriale e commerciale forse a causa della contrapposizione di interessi fra la società Miari e Giusti (con la quale Bernardi collaborava) e la nascente Fiat. Alla fine dell'Ottocento, esattamente il 14 marzo 1899, Verona ebbe un ruolo decisivo nello sviluppo dell'automobilismo con la prima corsa internazionale su strada: la Verona-Brescia-Mantova-Verona. 161 chilometri di percorso che vennero superati alla media di quasi 40 chilometri orari, velocità considerata all'epoca quasi una follia.

Sul podio dei vincitori assoluti due nomi destinati a diventare molto famosi: nella categoria A, ossia bici e tricicli motorizzati ad un posto, vinse un certo Ettore Bugatti su Prinetti & Stucchi (tempo totale di percorrenza 4 ore 5 minuti e 13 secondi), mentre nella categoria B (auto a due o più posti) la vittoria arrivò a Giovanni Agnelli su Phenix (5 ore 3 minuti e 23 secondi). La guerra mondiale 1915-1918 accelererà il volo produttivo che dalle 9210 unità prodotte nel 1914 salirà alle 15.420 del 1915, alle 17.370 del 1916, alle 25.280 del 1917 fino a toccare i 22.230 automezzi del 1918. Subito dopo la fine della 'Grande Guerra', l'Italia attraversa alcuni anni difficili. Ma la ripresa dell'industria automobilistica è abbastanza rapida perché alla fine del 1926 le fabbriche italiane sfornano complessivamente 63.800 automezzi. L'interpretazione di queste cifre può essere aiutata da alcune considerazioni: nel 1925 la capofila dell'industria produttiva italiana era -proprio come oggi- la Fiat. Ma, diversamente da oggi, la sua quota di mercato si assestava sul 60% della produzione. Complessivamente, la costruzione di auto impiegava l'11% della manodopera operaia nazionale. Nel 1926 questa era la classifica dei più grandi produttori di auto: al primo posto gli Stati Uniti con 4.298.902 vetture prodotte, seguiti da Canada con 204.550, Francia con 200.550, Inghilterra con 198.609 e infine Italia con 63.800. Da notare che l'Italia era al primo posto europeo quanto ad esportazioni, con una quota del 53,59% della produzione nazionale destinata oltre confine. Un segnale evidente dell'incapacità di assorbire la produzione nazionale, come invece avveniva in altri paesi europei, economicamente più avanzati.



Scopriamo insieme i te



La **Bianchi S2 Torpedo** venne prodotta per due anni, alla vigilia della prima Guerra mondiale, il 1914 e il 1915. Venne presentata al mercato con la filosofia di abbracciare un sempre maggior numero di clienti per le numerose capacità di sintesi adottate ed un prezzo più accessibile di molte concorrenti dell'epoca. Scoppiata la guerra, proprio quest'auto venne destinata allo Stato Maggiore dell'Esercito italiano, come risulta chiaramente dall'incisione fusa sulla balestra anteriore. Questa vettura è mossa da un motore di 1250 cc., quattro cilindri, che sviluppa 16 CV e permette di raggiungere una velocità di circa 75 chilometri all'ora.



La **Itala 50 Torpedo** di grossa cilindrata, quasi 3000 cc, quattro cilindri, incontrò un'ottima accoglienza commerciale nel primo dopoguerra, dal 1919 al 1926 sia per l'elevato grado di finiture, sia per la robustezza di motore e telaio. La velocità era di oltre 80 chilometri orari. Gli anni d'oro della casa 'Itala', ideata da Matteo Ceirano, furono all'inizio del Novecento, grazie alle vittorie alla Targa Florio e dallo storico Raid Pechino-Parigi, prova automobilistica entrata a pieno diritto nella storia dello sport automobilistico. Questa vettura arriva da un'aristocratica famiglia siciliana e segna l'evoluzione del primo dopoguerra: particolari in ottone e fari elettrici.



La **Zedel 12 HP** è stata costruita in Svizzera nel 1912, motore quattro cilindri di 2000, carrozzata Moniardet. L'acronimo ZL deriva dalle iniziali dei soci Zürcher e Lüthi che donarono questo modello alla Regina d'Italia Elena di Savoia per potersi fregiare del titolo di 'Fornitori di Casa Reale'. Il carburatore è posizionato sotto il motore in modo da garantire sempre un corretto flusso. I fari a carburo sono "potenziati" da una speciale lente. Nicolis ha vinto con quest'auto il I° Raid del Garda 1980. E due anni dopo l'ha riportata per un raduno di marca in Svizzera, dov'era nata, a Pont Arlier, percorrendo 400 chilometri.



La **Lorraine Dietrich B2.6** del 1921, 3400 cc, sei cilindri, è stata restaurata da Saccardo di Schio e rappresenta uno dei primi modelli con valvole in testa applicate lateralmente. Questo specifico modello venne prodotto e venduto solo nel 1921. Il marchio della casa francese, che iniziò la sua attività costruendo vagoni ferroviari, poi automobili e infine motori aerei, è raffigurato dalla Croce di Lorena in campo blu, ove spiccano due bianche cicogne. Da notare che la Lorraine-Dietrich, ispirata nei suoi concetti costruttivi alla tecnologia americana, si aggiudicò una delle gare più famose del mondo: la 24 Ore di Le Mans del 1926.

tesori del Museo Nicolis (IIª puntata)

MUSEO NICOLIS



La **Fiat 501 Torpedo** venne prodotta dal 1919 al 1926. Dotata di un motore a quattro cilindri di 1460 cc, questa vettura fu il risultato dell'intuizione di Giovanni Agnelli che, proprio nel 1919, decise di affrontare un viaggio a Detroit per studiare la tecnica costruttiva di Henry Ford. La 'Ford T' era infatti proposta sul mercato a prezzi decisamente più bassi rispetto alle concorrenti europee. Agnelli tornò a casa con le idee chiare: ottimizzò i ritmi produttivi, razionalizzò i processi e riuscì a proporre la 501 ad un prezzo molto più accessibile, facendo così diventare questa automobile la prima vera utilitaria italiana.



La **Fiat 501 Torpedo** del 1920 targata VR 921 rappresenta uno dei 66.864 esemplari costruiti dalla grande casa torinese per favorire la diffusione dell'automobile nel nostro Paese a un prezzo più accessibile. C'è da dire però che le targhe con la sigla della provincia apparvero solo nel 1927. Precedentemente, per identificare le varie città c'erano dei numeri, che seguivano un ordine alfabetico. Secondo questo semplice criterio al numero 1 trovavamo così la città di Alessandria, al 2 quella di Ancona, al 3 Aquila, al 4 Arezzo e così via. A Verona, penultima nell'elenco alfabetico toccò il numero 68. A Vicenza il 69. Fino al 1927 sulle targhe numeriche compariva il marchio Tci (Touring Club Italiano).



La **Avions Voisin C1** del 1921 è caratterizzata dall'emblema della dea egizia Iside, una colomba stilizzata. La scelta di una figura alata si deve probabilmente al fatto che Gabriel Voisin, prima di costruire auto, si era dedicato agli aeroplani. Per questo le sue automobili adottavano soluzioni d'avanguardia, acquisite direttamente dal settore dei velivoli che, durante la prima Guerra mondiale, si erano giovati di molti studi. Ecco allora che la Voisin C1, una lussuosa 'torpedo' quattro litri a quattro cilindri con 80 CV di potenza, si avvale di diverse componenti in alluminio. Nel 1940, la Voisin venne rilevata dalla società aeronautica Gnome et Rhone, che cessò la costruzione di automobili.



La **Fiat 505 coupé De Ville** del 1925 di 2200 cc, 4 cilindri, presenta la parete di cristallo che separa il posto guida esterno dello chauffeur, riproponendo in tal modo la filosofia delle carrozze, dove cocchiere e passeggeri viaggiavano in posizioni ben distinte. Su un modello identico a questo, vennero accolti i sovrani d'Inghilterra nella loro visita ufficiale a Roma. Da ricordare che proprio questa vettura è stata utilizzata per le riprese 'Uno scandalo per bene', di Ben Gazzarra. Per l'occasione, anche per evitare che mani maldestre potessero danneggiarla, l'auto fu guidata da Luciano Nicolis in persona che si prestò a interpretare il ruolo di autista.



Passione d'autunno

Una colonna di auto d'epoca rappresenta sempre un prezioso complemento estetico anche se il panorama è già attraente e suggestivo. Perché, vedendo transire quelle vetture cariche di ricordi e di storia, i passanti ricordano, rievocano e rivivono capitoli importanti della loro vita. Questo piccolo grande miracolo si è riproposto domenica 10 ottobre quando l'autunno scaglierò ha regalato una splendida giornata di morbido sole a "Passione auto", disputata, grazie all'organizzazione del "Veteran Car Club Bernardi". I soci promotori di questo evento sono stati Silvano Bissoli e Roberto Gerosa con i collaboratori Roberto Dal Zovo, Antonio Ballerini, Giacomo Albertini, lo staff femminile del ricevimento partecipanti e gli addetti al percorso, quali i Soci dell'Associazione "Ci Siamo Noi" e dell'Associazione Carabinieri di VR Est. Il raduno è

iniziato all' Hotel Turismo di S.Martino, dalle ore 8,30 alle ore 9,30, con i necessari adempimenti di carattere amministrativo e documentale, addolciti da un caldo caffè di benvenuto. Più di 40 le auto, condotte dai loro proprietari provenienti da alcune regioni d'Italia. Dopo la prima prova di abilità, i concorrenti hanno percorso le vie del centro scortati da una fiammante apripista Audi R 8 con il numero 00 e da un'accattivante 500 Abarth da 180 CV messa a disposizione dalla Concessionaria MolinAuto. Alle ore 11, seconda prova di abilità per proseguire poi verso Illasi dove i proprietari del frantoio Bonamini hanno accolto i partecipanti con prelibatezze di stagione contornati da ulivi carichi di preziosi frutti. Il raduno è proseguito raggiungendo Tregnago e il ristorante Michelin. Il pranzo ha avuto inizio alle 13,30 con una ricca varie-

tà di antipasti, primi, secondi, dolce, caffè e, sottovoce, qualche liquorino. Le classifiche hanno poi decretato i migliori: 1° Tosi Dilmo su Fiat Balilla del 1932, 2° Mistura Giovanni su A.R. Giulia Super del 1965, 3° Zardini Dorato su Fiat 124 spider del 1980. Gradita e apprezzata la partecipazione di altri Club con i loro presidenti o rappresentanti, a conferma della corallità della comune passione. A tutti i partecipanti sono stati consegnati graditi omaggi. L'organizzazione ha poi devoluto una somma di solidarietà alla Sig.ra Anna Orlandi della Associazione "Ci Siamo Noi". Verso le 17,30 i partecipanti con le loro auto, sono ripartiti per un ritorno a casa con la piacevole consapevolezza di avere trascorso una piacevole giornata in amicizia senza dimenticare le situazioni più vulnerabili e svantaggiate.



Da vent'anni a Vigasio

MUSEO NICOLIS



Il ventesimo Automoto raduno del 26 settembre 2010 organizzato dal consigliere del "Veteran Car Club Enrico Bernardi" Angelo Di Leone è iniziato alle ore 8 presso il Parco Hellera di Vigasio. Erano ammesse automobili costruite entro il 1975. Dopo il caffè di benvenuto, il corteo storico ha iniziato il giro turistico raggiungendo Nogarole Rocca, Povegliano, Isolalta, Vigasio con ristoro presso la "Riseria Soave". Il cammino è poi ripreso in direzione Forette, Castel d'Azzano, Beccacivetta e Buttapietra. Molto apprezzato il pranzo presso il Ristorante "Florida" e il simpatico ricordo donato a tutti i partecipanti. Notevole la partecipazione che ha visto una sessantina di auto e più di cinquanta moto. Le più interessanti erano: Stanguellini barchetta export del 1950, Austin A40 Sommerset berlina 4 porte del 1953 1200, NSU Prinz coupé sport Bertone del 1959, Gilera Saturno 500 sport del 1953, MV Agusta raid 250 del 1959 e Harley Davidson VL sidecar del 1941.





MUSEO NICOLIS

Una “Settimana” da ricordare



Dal 3 al 5 settembre 2010 un centinaio di veicoli storici ante 1918 hanno partecipato alla 'Settimana motoristica bresciana' organizzata dall'Asi, dal "Musical Watch Veteran Car Club" di Brescia in collaborazione con il "Veteran Car Club Bernardi". Un exploit che ha visto i mezzi impegnati per 120 chilometri nei tre giorni dell'evento. I collezionisti provenivano, oltre che dall'Italia, da Austria, Belgio, Francia, Germania, Repubblica Ceca, Slovenia e Svizzera. La manifestazione prende spunto dalla prima gara internazionale disputata il 14 marzo 1899 la Verona-Mantova-Brescia-Verona, che vide vincitori due personaggi destinati a diventare piuttosto famosi: Ettore Bugatti e Giovanni Agnelli. Molto ammirate l'Itala 'Pechino-Parigi' del 1907, la monoruota "Sycomore" del 1900, la Leyat e la Fiat Chiribiri del 1918, che si sono confrontate in una gara di accelerazione sui

200 metri, vinta dall'Itala. L'arrivo sul lungola-
go di Bardolino, è stato magistralmente orga-
nizzato dal Benaco Autoclassiche. Alcuni
motoscafi storici ormezzati e le evoluzioni di
due biplani d'epoca, hanno costituito il trino-
mio "Terra Mare Cielo" per la gioia del nume-
roso pubblico. L'arrivo a Verona è avvenuto
dal Ponte di Castelvecchio, con successiva
sfilata 'a lume di carburo'. Domenica, il
Museo Nicolis e il "Veteran Car Club Verona
Enrico Bernardi" hanno riservato ai veicoli
una grande accoglienza nella struttura
museale, dove sono stati organizzati, pranzo
e premiazioni. Con i suoi cento veicoli
costruiti prima del 1918 "La Settimana" è oggi
il punto di riferimento internazionale per
quanto riguarda le manifestazioni riservate ai
veicoli delle categorie "ancetres" (costruiti
entro 1904) e "veterans" (costruiti dal 1905 al
1918).



Sogni d'epoca in mostra

MUSEO NICOLIS



Sabato 2 e domenica 3 ottobre si è svolto a Villafranca il tradizionale mercatino organizzato dal "Veteran Car Club Enrico Bernardi" al Mercato ortofrutticolo. In mostra c'erano migliaia di ricambi e decine di auto e moto d'epoca che hanno attirato un pubblico competente e appassionato. Una caratteristica di questo appuntamento è l'assoluta gratuità per gli espositori che colgono così l'occasione per portare oggetti legati all'automobile, frutto di una comune passione, oltre a libri, modellini, riviste e centinaia di ricambi, altrove difficilmente reperibili. Ma in queste riunioni la leva vincente è soprattutto il piacere dello stare insieme, l'incontro con altri amici e collezio-

nisti che condividono il medesimo hobby storico. Così, mentre un dolce sole autunnale scaldava i salumi che - generosamente- qualche espositore aveva pensato bene di proporre a fianco di spinterogeni e candele d'annata, i partecipanti provenienti da Verona e altre città d'Italia hanno condiviso tutto questo variopinto mondo che nel Novecento incoronò l'automobile quale regina incontrastata di molti sogni. Al mercatino, come sempre organizzato con passione e competenza da Arcadio Cordioli e Giorgio Cristofori, fra le varie auto in vendita c'era una bella Fiat 508 con carrozzeria speciale Silvio Kluzer di Milano, portata da Moreno Marani e subito adocchiata da Luciano Nicolis. Il

venditore chiedeva 8000 euro e l'auto era da restaurare, ma presentava - come testimoniano le foto- caratteristiche di indubbio interesse per il particolare allestimento che, negli anni Trenta, Quaranta e Cinquanta, permetteva ai venditori ambulanti di raggiungere anche i villaggi più lontani portando le loro mercanzie ed esponendole poi nei mercati di paese. La vettura esibiva anche il sigillo di Cagalli e Fonico di Pordenone ed era targata TV 11989. Decisamente più elegante e "borghese" la grigia Lancia Astura del 1935, Asi oro, ritargata VR 53827. E sempre per restare in casa Lancia, ha riscosso molti sguardi ammirati anche la Flavia 1800 berlina del 1964, anche lei Asi

oro, che il proprietario Vinicio Castellini ha descritto con molto orgoglio giurando che i 26 mila chilometri registrati sul cruscotto erano assolutamente originali. Un'auto di classe per avere la quale bisognava spendere all'incirca 9000 euro. Molte altre le vetture e le moto storiche esposte, che i soci del nostro Club seguivano amorevolmente con gli occhi, mentre un pubblico sempre più folto (soprattutto la domenica) ammirava con compiacimento.





Dossobuono: affluenza record

Partecipazione straordinaria con 354 mezzi iscritti, di cui 186 auto e 168 moto al raduno organizzato a Dossobuono il 29 agosto grazie all'impegno dell' "Associazione Motori d'altri tempi" (presidente Gianni Adami) e al comitato promotore che vede molti soci del "Veteran Car Club Bernardi". A fine agosto, in occasione della tradizionale sagra di Dossobuono, è stata organizzata una mostra con 46 moto di diverse marche ed anzianità, 16 scooter, 45 auto, 14 trattori e 13 biciclette. Domenica 29 è stato organizzato un raduno di mezzi storici con 180 auto e 170 moto, una partecipazione

davvero eccezionale, per accedere alla quale i bravi organizzatori hanno contenuto le spese ad una cifra simbolica. Il programma ha visto la partenza da Dossobuono e poi, attraverso la bella pianura veronese, il passaggio da Castel d'Azzano, Vigasio, Isola della Scala, Trevenzuolo, Nogarole Rocca, Mozzecane e Villafranca Alpo, Vigasio e ristoro a Isola delle Scala, famosa per il suo gustoso risotto con rientro a Dossobuono dove i partecipanti sono stati accolti dalla banda musicale. Ritrovo finale alla Baita degli Alpini e offerta di beneficenza all'Associazione

Bambini di Betlemme. Ma non è tutto perché nel 2010, com'è noto, ricorreva anche il centenario dell'Alfa

Romeo, fondata nel lontano 1910, e per questo un posto d'onore è stato riservato ad una particolare selezione dei modelli del Biscione, con Giuliette, Giulia, Alfette e molte altre.

Gli appassionati dalla memoria lunga non hanno dimenticato un doveroso omaggio alla Alfa Romeo che, proprio nel 2010, celebrava i cent'anni dalla sua costituzione: venne infatti fondata il 24 giugno 1910 a Milano come A.L.F.A. (acronimo di Anonima Lombarda Fabbrica Automobili).

Dal 1986 l'Alfa Romeo fa parte del Gruppo Fiat. La costituzione della società avvenne a Milano in via

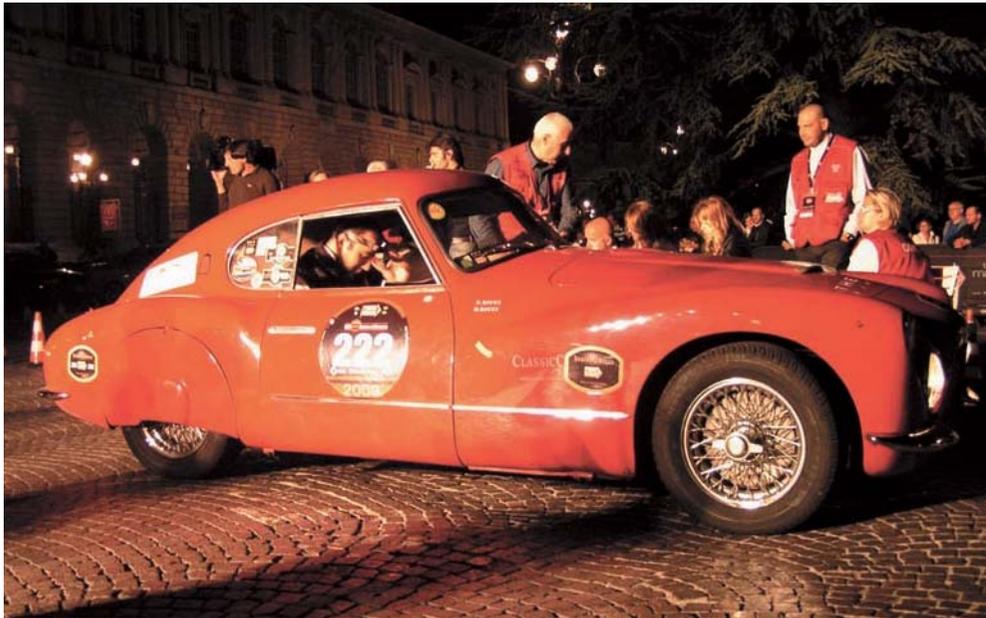
fabeto greco e sembra voler sottolineare l'inizio di un nuovo tipo di attività nelle costruzioni automobilistiche, quello della macchina soprattutto sportiva. Rilevata da parte di un gruppo lombardo dalle mani di un imprenditore francese, sempre del ramo automobilistico, Alexandre Darracq, che aveva tentato con scarso successo una avventura industriale in Italia. Sin dal primo marchio, l'Alfa ha voluto ricordare i suoi legami con la città di origine: da un lato il serpente visconteo (il biscione), dall'altro la croce rossa in campo bianco, simbolo di Milano.

Gattamelata, nella zona denominata "Portello", e il nome scelto richiama anche la prima lettera dell'al-



La Mille Miglia torna a Verona

MUSEO NICOLIS



Si annuncia una folta partecipazione scaglierà alla Mille Miglia che tornerà a Verona il prossimo 12 maggio 2011. Gli sportivi della 'Squadra Corse Grifo Rosso' stanno già preparando le auto per la rievocazione storica che toccherà Verona nella prima serata di gara. "Non è stato facile riavere a Verona la rievocazione della corsa più bella del mondo", spiega l'assessore allo Sport Federico Sboarina, che già dalla scorsa primavera aveva iniziato a tessere una lunga tela di rapporti sia con gli organizzatori liguri sia con l'Automobile Club Verona e il mondo imprenditoriale. Ci saranno 375 partecipanti e 150 Ferrari in corteo. Organizzare tutto questo richiede un dispiegamento di

mezzi e uomini imponente e costoso. Che si aggiunge al diritto fisso concordato di un milione e 274 mila euro che gli organizzatori devono versare all'Automobile Club di Brescia, titolare del marchio registrato "Mille Miglia". "A Verona organizzeremo una festa in grande stile, con passaggio davanti all'Arena e Palazzo Barbieri", assicura Adriano Baso, presidente Automobile Club Verona. "Il concorso di tutti", ha detto Paolo Binelli, vicepresidente del comitato organizzatore, "permetterà di portare uno spettacolo unico al mondo nelle più belle piazze del nostro Paese per la gioia di un pubblico di centinaia di migliaia di sportivi e appassionati, per non parlare dei turisti e del

messaggio internazionale che viene lanciato in tutto il mondo". Qualche dato aiuta a capire meglio: un miliardo e 200 mila telespettatori in 134 paesi grazie alla copertura assicurata da 121 emittenti che mandano in onda più di 30 ore di immagini in 384 diverse trasmissioni. Verona merita il passaggio della Mille Miglia perché qui è nato l'ingegnere Enrico Bernardi, inventore nel 1882 del primo motore a scoppio alimentato a benzina. Sempre a Verona si disputò il 14 marzo 1899 la Verona-Mantova-Brescia-Verona, prima corsa automobilistica internazionale d'Italia, vinta da Ettore Bugatti e Giovanni Agnelli, fondatore della Fiat. Nel primo Novecento il giovane Enzo Ferrari

era di casa per le corse 'Circuito del Pozzo' e 'Salita delle Torricelle', negli anni Venti. Nel 1949, 1950 e 1951, anni duri, di faticosa ricostruzione, il veronese Bruno Ruffo vinse in moto tre titoli mondiali. Dal 1958 al 1968 l'Automobile Club Verona organizzò la corsa in salita più veloce d'Europa, la 'Stallavena-Bosco' che richiamò assi internazionali. E a Verona vivevano campioni del volante come Giulio Cabianca (una spanna sopra tutti) Giacomo Moioli e Gastone Zanarotti. A pochi chilometri, a Villafranca, c'è il museo Nicolis, una delle più interessanti collezioni europee dedicate all'evoluzione dell'auto e della tecnica. Insomma, una storia lunga, in fatto di motori.



Ma che bella Val di Sogno!

Malcesine è la più suggestiva località del lago di Garda grazie alle sue particolari caratteristiche storiche, naturalistiche ed orografiche che richiamano ogni anno centinaia di migliaia di turisti. Proprio qui, nella "Perla del Garda", il "Veteran Car Club Bernardi" insieme al Gruppo Amanti Auto e Moto d'Epoca di Malcesine, hanno organizzato domenica 3 ottobre 2010 il 27° Raduno insieme alla 17° Caccia al Tesoro per auto e moto d'epoca. Come al solito la risposta degli appassionati è stata entusiasta perché al nastro di partenza si sono presentate ben settanta auto più una quindicina di motociclette, facendo così di questa manifestazione una delle più frequentate dell'intera stagione sia a livello provinciale che a livello regionale. Merito anche della speciale intesa che lega questa terra al Trentino Alto Adige, con cui confina. Tant'è che una trentina di equipaggi provenivano dal club storico di Vipiteno e la loro amicizia è stata premiata con un bel dono: una pianta d'ulivo, simbolo di fedeltà oltre che caratteristico prodotto del lago di Garda. Auto e moto sono state schierate nel cuore della cittadina di Malcesine, ai piedi della chiesa di San Benigno e Caro, due eremiti che si erano ritirati a pregare sul Monte Baldo. Dopo la partenza i concorrenti hanno raggiunto Val di Sogno, località che merita a pieno diritto il suo promettente nome perché è adagiata sulla riva del lago e accarezza con una lunga

passaggiata verso sud le più belle ville incastonate sulla costa, a due passi dall'acqua blu. Le vetture sono poi state messe alla frusta -con moderazione- sulle salite che si inerpicano verso Campiano, perché Malcesine, pur essendo adagiata ai piedi del Garda, è protetta alle sue spalle dalle maestose cime del Baldo, che le fanno quasi da corona naturale. Durante i passaggi, in località prestabilite, a tutti sono state consegnate buste sigillate che sono state poi aperte durante il pranzo di premiazione, decretando i vincitori. "A determinare la vittoria della nostra Caccia al tesoro non è stata una particolare abilità, ma la semplice fortuna", spiega Franco De Boni, uno degli animatori della manifestazione. Piacevole anche la gentilezza verso i bimbi presenti, tutti omaggiati con automodelli in miniatura. Alle signore, piante di ciclamini e gelsomini. *Chapeau!* Al termine, De Boni ha anticipato un'iniziativa che potrebbe essere organizzata dal "Veteran Car Club Bernardi" nel settembre 2011: si tratta di una manifestazione per sole vetture ASI sull'impegnativo percorso in salita Malcesine-Passo di Campiano, con due cronoscalate a strada chiusa, una il sabato, l'altra la domenica. Poiché al momento di andare in stampa la data ufficiale non è ancora stata definita, ci limitiamo a dare notizia dell'evento, rinviando alla gentile segreteria del nostro Club per avere dettagli più precisi.



Volta, raduno di prestigio

MUSEO NICOLIS



Una cinquantina di belle automobili storiche costruite entro il 1960 hanno partecipato il 12 settembre alla riuscita 17^a edizione del Raduno di Volta Mantovana, gradita tradizione autunnale del nostro Club. La manifestazione di Volta, a calendario Asi, vede il costante impegno organizzativo di Auro Mantovani e Mauro Segna, la preziosa collaborazione della Pro loco e l'Amministrazione Comunale di Volta Mantovana e l'entusiasmo della cittadina dei Gonzaga che, in oltre 30 anni, ha reso questo appuntamento (all'inizio biennale) irrinunciabile per gli appassionati delle province di Mantova, Verona, Brescia, Parma e Cremona. L'edizione 2010 è stata baciata da un'aria fresca che ha aperto le porte all'autunno e un sole splendido che ha dato l'arrivederci alla calda estate. Tutti in piazza XX Settembre per un caffè e una fetta di strudel e poi via per la sfilata in città. Sempre suggestiva la discesa verso l'amena Valeggio sul Mincio, attraversando la campagna alle pendici delle Colline Moreniche. La cittadina veronese, patria del tortellino, ha aperto le porte del suo prezioso Borghetto (meta d'obbligo di intellettuali del calibro di Indro Montanelli, Enzo Biagi e Cesare Marchi) ed ha permesso l'attraversamento dell'antico ponte di legno, per portare le vetture fino al Parco Giardino Sigurtà, vera oasi naturalistica, amorevolmente custodita e conservata dalla nobile famiglia proprietaria

della tenuta. Dopo una rigenerante immersione nel verde e nei colori dei mille fiori del parco, la carovana è ripartita per Volta dove si è piacevolmente conclusa una bella giornata da ricordare. Molto apprezzato il contributo della Cantina Reale di Boselli. Alle scuderie del Palazzo Gonzaga, i cuochi e le cuoche, volontari della Pro loco, hanno portato in tavola il piatto principe di Volta, rappresentato dai tradizionali 'capunsei'. Ottimo e selezionato lo schieramento automobilistico che ha fatto rivivere un'epoca in cui l'automobile era una tappa sociale molto importante ed ambita, non solo per l'autonomia dei trasporti ma anche per l'allargamento degli orizzonti quotidiani e dunque per la scoperta del territorio e la conseguente diffusione di valori, cultura e tradizioni.





In Barchetta approdano al Museo



All'inizio d'autunno il Museo Nicolis ha accolto la colorata carovana che partecipava alla Giornata Porte Aperte del Raduno Fiat Barchetta. In concomitanza, si svolgevano in Italia tre riunioni con protagonista la sportiva torinese, una nell'Italia settentrionale, una in quella centrale e un'altra ancora in quella meridionale. Se nel Nord la località prescelta è stato il Museo Nicolis, le altre mete sono state il Gran Sasso per l'Italia centrale e Noto, in Sicilia, per il Sud. Il Registro Fiat Barchetta raggruppa 150 soci che coltivano come un fiore l'ultima spider sportiva prodotta dalla Casa torinese. Al Salone dell'auto

d'Epoca di Padova sono stati presentati aggressivi prototipi elaborati su base Fiat. L'entusiasmo e la passione dimostrata da questi collezionisti dovrebbe suonare come un campanello d'allarme nella mente dei progettisti torinesi che da troppo tempo hanno lasciato alla concorrenza straniera il settore spider e coupé. Non era così in un recente passato quando, proprio la Fiat, fu autorevole interprete della passione italiana con modelli come la Dino Spider e Coupé, la 124 spider e coupé, la 850 spider e coupé, la 130 coupé e, più recentemente, la Fiat 2000 coupé insieme alla Barchetta.



Fatti e notizie dal Club...

MUSEO NICOLIS



Insieme per L'Aquila



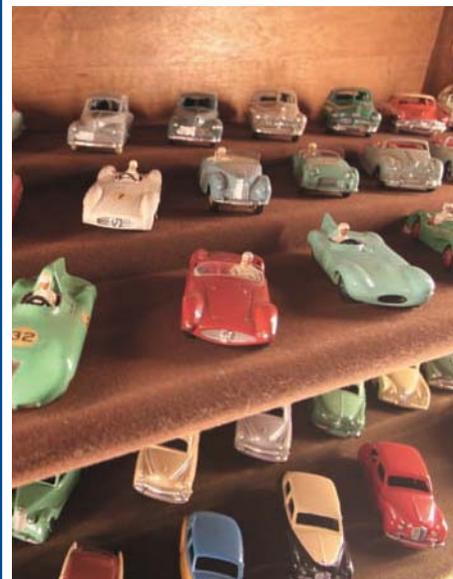
Anche il "Veteran Car Club Bernardi" ha contribuito all'offerta a favore dei terremotati d'Abruzzo. Venerdì 19 novembre, a L'Aquila, Roberto Loi, presidente dell'Asi, ha consegnato a Pier Ugo Foscolo, preside della Facoltà d'Ingegneria dell'Università di L'Aquila la somma di 208.776 euro. Metà della somma è stata donata dai Club federati, cifra che l'Asi ha raddoppiato. I Club di tutta Italia, erano rappresentati idealmente dal Club Antiche Ruote di Montereale (Aquila).

Automotoretrò a Torino



Uno dei primi appuntamenti del 2011 sarà la 29° edizione di Automotoretrò che si svolgerà dall' 11 al 13 febbraio al Lingotto Fiere di Torino. Molta attesa fra gli appassionati per questo appuntamento che comprende un ampio settore dedicato alle corse, un'asta e un interessante mercatino. Nel 2010 Automotoretrò ha registrato 30.000 visitatori e oltre 400 espositori. Molti soci del "Veteran Car Club Bernardi" avevano ammirato lo schieramento di Formula 1 storiche, che ricordiamo in questa bella immagine.

Modelli e giocattoli



Domenica 6 febbraio tutti i soci del "Veteran Car Club Bernardi" sono invitati alla bella mostra mercato dedicata agli automodelli e ai giocattoli d'epoca alla Fiera di Verona, con ingresso libero per il pubblico dalle 10 alle 16. Molti collezionisti amano conservare i modellini delle loro auto e moto. I pezzi più rari si trovano proprio alla "Borsa Scambio Modelli e Giocattoli" di Verona, la più antica d'Italia e una delle più frequentate con oltre 200 espositori che provengono da tutta Europa.

Palleggi d'oro



I campioni della Marmi Lanza, seguiti da un pubblico in costante crescita, sono fra i protagonisti della entusiasmante stagione del volley. Per qualche ora la squadra di volley maschile -che milita nel massimo campionato nazionale- ha lasciato la palestra per visitare il Museo di Villafranca. Ad accompagnare i big della Marmi Lanza e lo staff della squadra alla scoperta delle due e quattro ruote d'epoca c'erano il fondatore del Museo Luciano Nicolis e la figlia Silvia.

Memorial Bevilacqua

Luciano Olivieri, vicepresidente del "Veteran Car Club Bernardi" ha vinto la Targa Memorial Francesco Bevilacqua assegnata alla Salita delle Torricelle 2010. Olivieri correva su Porsche 911, ed era navigato da Jules Talon. Buone *performances* del veronese anche nel Campionato Nazionale auto storiche A.S.I. "Super Trofeo A.S.I." che lo ha visto in gara alla Targa di Capitanata-Foggia, Coppa Borzacchini-Terni, Aosta-Gran S. Bernardo, Stella Alpina-Trento, Ruote del Passato-Pordenone, Coppa R. Del Drago-Bagnoregio, Giro delle Calabrie, Montecarlo-Sestrie, Giro della Valle



del Liri. Alla fine del torneo, Luciano Olivieri e Fiorenza Ballini si sono classificati noni assoluti, dietro campioni come Aghem, Canè, Passannante, Mocerì, Clerici e Brunetti.

Calendario 2011

17 aprile 2011	1ª Sfilata d'Amore "Giulietta e Romeo" - Turistica
8 maggio 2011	10° Raduno "A spasso con... Enrico Bernardi"
5 giugno 2011	Raid del Garda - Old Car & Driver
5 giugno 2011	14° Trofeo "Nomadi e motori"
12 giugno 2011	15ª Rievocazione storica "Stallavena-Bosco"
28 agosto 2011	11° Raduno auto moto d'epoca "Motori d'altri tempi"
11 settembre 2011	18° Raduno di Volta Mantovana
25 settembre 2011	21° Automotoraduno storico di Vigasio
1-2 ottobre 2011	4° Mostra scambio "Città di Villafranca"
2 ottobre 2011	28° Raduno di Malcesine con caccia al tesoro
2 ottobre 2011	Rievocazione "Salita delle Torricelle"
9 ottobre 2011	3° Raduno sociale "Passione auto, Verona e dintorni"
8 dicembre 2011	3ª Ardita veneta - Bici d'epoca

Se la classe non è acqua...

Usate le vostre auto sulle strade meno frequentate, quelle che la natura regala al territorio. Portatele in montagna, al mare, in collina. Fatele parlare e ascoltate la loro voce fuori dal soffocante traffico quotidiano. Ma anche voi parlate con loro. Per intuirne le aspettative, comprenderne le esigenze, prevenirne i bisogni. Soprattutto ignorate le sciocche polemiche che a volte il nostro ambiente offre come piatto di portata e godete soltanto dell'aria nei capelli (se ce ne sono

ancora...), della sorpresa suscitata dalla vostra classica sul volto del bimbo seduto sull'auto che sta davanti. Siate ambasciatori di classe ed eleganza in un'epoca condannata all'arroganza. Accogliete con un sorriso il suggerimento di questa cartolina d'epoca dove lo chauffeur guida un'elegante torpedo anni Venti sulle strade dolomitiche di Pieve, a 1468 metri d'altezza, con il maestoso sfondo del Gruppo del Sella (Piz Boè, mt. 3152) a far da cornice...

