



Veteran Car Club Enrico Bernardi

al Museo Nicolis



n°7 - Estate 2011





Lettera ai Soci

di Luciano Nicolis

Un affettuoso saluto a tutti i Soci del nostro Club per presentare l'ultimo numero della nostra bella rivista. Nei mesi primaverili non sono mancate le iniziative: Diego Egua ha portato a compimento il tradizionale raduno motociclistico "A spasso con Bernardi..." quest'anno dedicato alla figura dell'inventore Giacinto Simoncelli, di cui potete vedere una rara immagine d'epoca a pagina 17. Grande successo anche per la quindicesima rievocazione della Stallavena-Bosco Chiesanuova che quest'anno, grazie alla collaborazione della Squadra Corse Grifo Rosso diretta da Alberto Scuro, ha raggiunto l'invidiabile vetta delle cento domande di iscrizione oltre ad un livello qualitativo delle vetture mai prima raggiunto e questo onora tanto gli organizzatori quanto il nostro Club. Anche l'avvocato Roberto Loi ci ha onorato della sua presenza nei giorni della vigilia e della gara, culminata con la premiazione al Teatro Vittoria di Bosco dove l'amico Danilo Castellarin ha impreziosito la cerimonia con una presentazione davvero speciale: un'anteprima del suo nuovo libro dedicato a Giulio Cabianca scritto -con la consueta dedizione e professionalità- nel cinquantese-

simo della scomparsa del grande pilota scagliero, morto tragicamente a Modena nel 1961. Trovate alle pagine 28-29 qualche brano del volume che sarà presentato ufficialmente in autunno. Pensando a quei tempi lontani è sorprendente vedere come l'automobile abbia profondamente segnato la vita della società del secondo Novecento, con uno sviluppo sul fronte della affidabilità e della sicurezza all'epoca impensabili. L'automobile, alla quale ho dedicato molte energie, ha contribuito all'autonomia e all'indipendenza, alla scoperta di nuovi territori, alla conoscenza di nuove popolazioni ed ha permesso di correre in aiuto di chi stava male. Tutto questo dobbiamo ricordarci ogni volta che saliamo a bordo di una delle nostre vetture, privilegiando sempre e comunque il piacere di stare insieme, la voglia di condividere ore serene, lasciando nell'ultimo cassetto della nostra mente i pensieri meno nobili, le invidie e le malizie che purtroppo contraddistinguono la razza umana e che il nostro hobby dovrebbe contribuire a fugare per lasciar posto solo alla guida serena e spensierata ascoltando il motore sotto un cielo azzurro.



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

Il Club Enrico Bernardi

PRESIDENTE
VICE PRESIDENTE
CONSIGLIO DIRETTIVO

Luciano Nicolis
Luciano Olivieri
Arcadio Cordioli
Angelo Di Leone
Giorgio Cristofoli
Silvano Bissoli
Roberto Gerosa
Alberto Scuro
Arcadio Cordioli
Giorgio Cristofoli
Maurizio Cordioli
Claudio Zumerle
Flavio Bortoletto
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 Portoli - Maurizio Cordioli è coadiuvato da Vincenzo Bertoncelli - Il referente restauri è Marco Cunegatti, disponibile su richiesta attraverso al Segreteria del Club.



SEGRETARIA



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



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

Questa pubblicazione è gratuita per tutti i soci "Veteran Car Club Enrico Bernardi". Gli stessi, godono di una tariffa speciale per l'ingresso al Museo (5,50 euro) oltre allo sconto del 10 per cento su tutti i prodotti del bookshop.

L'Aston Martin della Grifo Rosso



Alla 'Winter Marathon 2011' il premio "Best glamour equipage" è andato all'equipaggio veronese composto da Armando Pirola Fumanelli e Roberta Mottadelli che hanno partecipato all'impegnativa gara invernale su un'Aston Martin del 1934 (ricarrozata in versione sport negli anni Ottanta) con i colori della Scuderia Grifo Rosso del Veteran Car Club Bernardi di Verona. "Il percorso della gara, partita e arrivata a Madonna di Campiglio, attraversava dodici passi alpini situati a quote molto elevate, fra i duemila e i tremila metri, che bisognava attraversare di notte, col fondo ghiacciato", racconta il coraggioso *driver* veronese che è stato afflitto da problemi alla dinamo della sua macchina e che per finire la gara ha dovuto ricorrere a ben quattro batterie. Presidente della 'Grifo Rosso' è Alberto Scuro, chirurgo vascolare dell'Università di Verona che da sempre coltiva la passione per l'automobilismo storico sportivo. Scuro corre da anni in Italia ed all'e-

stero in gare di velocità e regolarità e nel 2008 ha vinto la classe al Nurburgring Trophy con una BMW 2800 TC che vanta un importante passato sportivo e nel 2010 ha inoltre primeggiato nella categoria sport alla rievocazione 'Stella Alpina' su BMW Veritas. Notevole il parco auto della Grifo Rosso: Bugatti 40A Gran Sport 1928, Aston Martin Ulster 1934, Riley Sprite Sport 1936, BMW 328 1939, Maserati A6 1500 1948, Veritas RS 2000 1949, Healey Silverstone 1949 e 1950, Jaguar Biondetti 1950, Frazer Nash Targa Florio 1951, Jaguar XK 120 1953, Jaguar XK 120 1954, Triumph TR2 'Long Door' 1954, Jaguar E Type coupè semi-light weight GT 1961, Porsche 356 Cabrio 1963, Jaguar E Type spyder GTS 1964, Ford Mustang TC 1965, Ford Cortina Lotus TC 1965, BMW 2800 CS TC 1969. I programmi del 2011 prevedono la partecipazione della 'Grifo Rosso' al Supertrofeo ASI e al Campionato italiano ed europeo di velocità.





- 1° Giordano Mozzi - Stefania Biacca su Lancia Fulvia
- 2° Gianmaria Aghem - Rossella Conti su BMW 328
- 3° Paolo Salvetti - Alessio Ballarini su Lancia Delta 16v
- 4° Giuseppe Rapisarda - Pino Galluzzi su Fiat 124 Spider
- 5° Gino Perbellini - Emanuela Piccoli su Jaguar Biondetti

Bentornata Sta

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

VETTURE AMMESSE: ISCRITTE O CERTIFICATE ASI/VIVA E AUTO DI INTERESSE STORICO A DISCREZIONE DEL COMITATO ORGANIZZATORE	PROGRAMMA: 8.00 - 10.00 VERBOSI 9.00 - 10.00 PROVE LIBERE	11.00 START SAUSA 1 12.30 START SAUSA 2 14.00 START SAUSA 3 CERCO-BOSCO-CORNA DEL 30° "GIULIO CABIANCA"	16.00 PREMIAZIONE C/O STABRO DI BOSCOCHIESANUOVA
---	--	---	--

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

Domenica 19 giugno 2011 il Veteran Car Club Bernardi e la Squadra Corse Grifo Rosso hanno organizzato con successo la rievocazione storica della Stallavena-Bosco Chiesanuova, la famosa cronoscalata che parte dalla Valpantena e sale sui Monti Lessini Lessini, quinta naturale della gara famosa per avere raggiunto, fra il 1958 e il 1968, il primato di corsa automobilistica in salita più veloce d'Europa. Lo spettacolo - come dimostrano le foto pubblicate in queste pagine - è stato davvero eccezionale per l'elevata qualità delle auto, provenienti da tutta Italia. Basti dire che a vincere è stato lo stesso pilota che in maggio ha trionfato alla Mille Miglia storica,

Giordano Mozzi (Lancia Fulvia). Una prima partenza è avvenuta intorno alle 11, un'altra verso mezzogiorno da Stallavena. I bolidi dei collezionisti non hanno affrontato i tornanti di filata come facevano una volta. Si sono fermati a Cerro, dove hanno sfilato e i piloti hanno affrontato alcune prove di abilità. Verso le 14 l'ultimo sprint, direzione Bosco. Qui, nel centro storico, le vetture sono rimaste in mostra e alle 17, al Teatro Vittoria, è stato presentato un documentario sulle corse a ingresso libero. I più maturi hanno rivissuto una stagione sportiva irripetibile, i più giovani hanno scoperto come si correva in auto senza computer, abs, controllo della trazione e navigatore satellitare, il volante ben saldo fra le mani per tenere dritta l'auto che scappava da tutte le parti, burrone a sinistra, roccia a destra. Sullo



Stallavena-Bosco

6° Paolo Vincenzi - Simona Riviezzo su Alfa Romeo Giulia S
7° Giorgio Bettio - Paolo Imperato su Lancia Fulvia Rallye
8° Giacomo Turri - Elisa Bortolin su Fiat 1500 Spider
9° Giuseppe e Alessandro Nobis su Fiat 1500 Spider
10° Franco Tonolli - Marco Vicentini su Fiat 1500 Coupè



schermo, come anteprima di un libro di Danilo Castellarin di prossima uscita, sono state proiettate anche immagini inedite su Giulio Cabianca, il grande campione veronese che vinse le prime due edizioni della Stallavena-Bosco (1958 e 1959) e del quale ricorre proprio in questi giorni il cinquantesimo anniversario della morte (Modena, 15 giugno 1961). Al Teatro Vittoria, le testimonianze dei campioni Edoardo Lualdi e Piergiorgio Provolo e Cesare Cabianca, figlio di Giulio, che ha sollecitato a Lucia Cametti, presidente della Commissione cultura del Comune di Verona, un ricordo formale, una targa, un busto, un monumento dedicato al padre in città, che la Cametti ha accolto con favore. L'ottima organizzazione, con il patrocinio dei Comuni di Verona, Bosco, Cerro e Stallavena oltre che della

Provincia, ha richiamato migliaia di persone, appassionati, sportivi, curiosi. In classifica, dietro a Mozzi, troviamo la bella Bmw di Aghem-Conti e la Delta di Salvetti-Ballarini. Durante la manifestazione, favorita da una giornata di sole, si è visto anche il presidente Asi Roberto Loi che ha apprezzato l'elevata qualità delle auto e il pubblico numeroso e appassionato. Premio speciale all'Historic Cars Club Verona per il maggior numero di iscritti. La Stallavena-Boscochiesanuova rappresentò per lunghi anni l'evento automobilistico più importante e veloce del Triveneto. Fino al 1968 quando, a causa di una lunga serie di gravi incidenti in altre corse, un'ondata di impopolarità travolse lo sport del volante e su molte competizioni, Stallavena-Bosco compresa, sventolò la bandiera nera.





MUSEO NICOLIS

Bentornata Stallave



ena-Bosco Chiesanuova

MUSEO NICOLIS





Bentornata Stallave



ena-Bosco Chiesanuova

MUSEO NICOLIS





La Jaguar-Biondetti, regina della



La Squadra Corse Grifo Rosso del Veteran Car Club Bernardi ha ottenuto il decimo posto alla rievocazione storica della Mille Miglia 2011 grazie all'equipaggio composto da Gino Perbellini e Horst Keil su Jaguar-Biondetti. Per Gino Perbellini era questa la diciottesima Mille Miglia. Ma l'esperienza di lungo corso non ha risparmiato al bravo pilota veronese parecchie sorprese. "A Pieve ai Salti, vicino a Bonconvento, trenta chilometri prima di Siena, gli organizzatori avevano inserito alcuni passaggi su ster-



rato e alla fine eravamo bianchi di polvere, proprio come i corridori anni Trenta...", sorride il protagonista di questa nuova avventura. Magica anche l'accoglienza in piazza Bra dove c'erano migliaia di persone ad aspettare l'arrivo dei due equipaggi 'Grifo Rosso'. Qualche goccia di pioggia ha bagnato auto e partecipanti nella giornata di venerdì. Ma il temporale è durato poco. E il giorno dopo, sulla pista di Vallelunga, dove la Mille Miglia ha fatto tappa, le vetture più performanti hanno potuto scaricare. La rossa Jaguar di Perbellini venne realizzata da Clemente Biondetti, nato il 18 agosto 1898 e morto precocemente per malattia non ancora cinquantenne, il 24 febbraio 1955. Partecipò alla Mille Miglia dodici volte e vinse quattro volte la gara bresciana, una più di Tazio Nuvolari. Nessun altro pilota del Novecento riuscì a collezionare un *poker* così prestigioso. Purtroppo il suo carattere era

scontroso. E questo certo non lo aiutò a riscuotere la fama che avrebbe meritato. Mussolini preferì a Biondetti, Nuvolari e Varzi, notoriamente più accondiscendenti nei confronti del fascismo, del quale Biondetti diffidava. All'inizio della sua carriera, gareggiò su Norton 500. Alla 24 Ore di Le Mans del 1938 dominò su Alfa Romeo 2900 arrivando a conquistare un margine, sul secondo, di oltre mezz'ora. Ma una valvola lo tradì quando stava per accarezzare la vittoria. E la stampa internazionale parlò di lui come vincitore morale. Biondetti era nato a Buddusò, in Sardegna, da padre toscano e madre veneta e fu pilota di Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Jaguar e Lancia. Duecentotto le gare a cui partecipò in quasi trent'anni di corse, classificandosi 139 volte e conquistando 24 volte la vittoria assoluta e due Targa Florio, entrambe su Ferrari. Ma pochi mesi prima del 1950, anno che marcava il simboli-



Squadra Corse Grifo Rosso



ra avvenne al G.P. di Svizzera del 1952, dove la nuova inglese fu costretta a ritirarsi. Si avvicinava nel frattempo la Mille Miglia del 1952 e già Biondetti accarezzava il sottile piacere di imporsi per la quinta volta, stavolta su macchina britannica, quando Enzo Ferrari serrò i ranghi e lo chiamò a condurre una rossa vettura di Maranello. Bastò questo per convincere Biondetti, che lasciò la Jaguar all'equipaggio Pezzoli-Cazzulani. L'ennesima rottura (o forse il fatto che a Biondetti bastò ricevere una telefonata



co passaggio fra il Novecento segnato da due guerre devastanti e la seconda metà consacrata invece alla ricostruzione, al progresso, al benessere diffuso e alla conquista di diritti sociali prima impensabili, Biondetti stabilì un ponte con l'inglese Jaguar, divenendone pilota ufficiale. Con un modello XK venne iscritto alla Targa Florio. L'auto fu condotta direttamente da Coventry da John Lea che incontrò Biondetti a Lugano scendendo poi insieme fino in Sicilia. Durante il lungo viaggio Biondetti pensò di migliorarla. Così, dopo la Targa Florio finita con un ritiro, modificò la Jaguar e si classificò ottavo alla Mille Miglia del 1950. La sua XK correva con il numero di gara 729 e aveva il *parabrise* ribassato. Dopo il successo della Jaguar C Whitehead-Walker alla 24 Ore di Le Mans del 1951, Biondetti pensò di reinterpretare la sua vettura ispirandola alla linea del nuovo modello di Coventry. Nacque così, nell'inverno fra il 1951 e 1952, la 'Jaguar Biondetti'. Il debutto di questa vettu-

del Drake per mollare Jaguar e tornare a guidare una vettura del Cavallino Rampante) fu all'origine di una frattura insanabile con la casa d'Oltremania. Da allora, dopo una malinconica parabola discendente, la Jaguar Biondetti è tornata a nuova gloria grazie ad un meticoloso restauro e oggi appartiene a un collezionista veronese Gino Perbellini che con lei ha preso parte a molte edizioni della Mille Miglia rievocativa conquistando lusinghieri risultati, fra cui un sesto, un settimo, un ottavo, un nono e un decimo posto assoluto, su 360 partenti. Ed è pure riuscito, *noblesse oblige*, ad ottenere per lei la targa italiana BJ 620 PJ, che significa Biondetti Jaguar, 620 ricorda il numero di gara alla Mille Miglia 1952 mentre le ultime lettere sono invece le iniziali di Perbellini e Jaguar. "La Mille Miglia è una festa della gente", dice Perbellini, "l'ho fatta diciotto volte, ma sempre, quando mi presento sulla pedana della partenza, sento un brivido a fior di pelle".



Esclusivo

La Fiat 508 di San



Molti storcono il naso, con l'aria scettica, quando sentono parlare di ritrovamenti straordinari nel cortile di campagna, nel fienile o nel vecchio portico della casa disabitata da anni. Eppure, a volte, il miracolo è ancora possibile. Meglio se con l'aiuto di un santo. E' capitato vicino a Verona, dove presso un vecchio carrozziere, un appassionato ha notato una Fiat 508 dimenticata da anni. Un'occhiata al libretto di circolazione ha svelato l'alto lignaggio dell'automobile. Era quella la vettura di don Giovanni Calabria, promosso agli onori degli altari della santità da Papa Karol Wojtyla. Il restauro è stato finanziato dall'Opera Don

Calabria a condizione che la vettura tornasse a casa. Così oggi essa fa bella mostra di sé nel panoramico terrazzo dell'Opera di Verona, zona San Zeno in Monte, affacciata sulla città e dalla collinetta dov'è stata collocata domina la suggestiva Scala Santa che scende verso il romantico quartiere di San Giovanni in Valle. Basta poco per scoprirla. Appena entrati nell'ampio cortile interno, sulla sinistra, prima di tuffarvi con gli occhi nell'imprendibile prospettiva della bella Verona, cercate la vecchia Fiat 508 Berlina usata nel dopoguerra dall'allora don Giovanni Calabria. Nera, con tanto di targa commemorativa e depliant dell'epoca, la

berlina si presenta con austera eleganza. Quell'auto, quella teca, quell'antica testimonianza, fanno tornare alla mente un altro modo di vivere e convivere, guidare e socializzare. Erano gli anni in cui l'automobile permetteva la scoperta di nuovi territori e appagava il desiderio di conoscere gente diversa. Guidare era avventura, fascino, a volte mistero, noia mai. Salendo in automobile si lasciavano fuori dall'abitacolo pensieri e problemi perché tutte le energie erano concentrate sulla strada e il volante. Le auto non facevano molto per venirci incontro. Vuoi mettere quelle moderne? Se sbaglia la curva, correggono la sban-

data. Se la frenata è violenta, il cervello elettronico la fa diventare più dolce. Se pigi troppo sull'acceleratore e il sensore di bordo avverte una pattuglia nel raggio di un chilometro, zac, l'auto rallenta da sola. Una volta era diverso: l'auto la guidava l'uomo al quale era richiesta attenzione, competenza e solidarietà. Insomma, davvero tutto un altro mondo che bene faremmo a ricordare per riscoprire. Oggi è la tivù il focolare domestico. Mezzo secolo fa era l'automobile. Negli anni Cinquanta e Sessanta la gita in macchina era il rito della domenica pomeriggio. Si partiva dopo mangiato, perché erano pochi quelli che potevano per-

Giovanni Calabria



mettersi la trattoria o il ristorante. E ancor meno quelli che amavano passeggiare perché di strada se n'era fatta tanta -a piedi o in bici- negli anni grigi della guerra. Tuttavia non c'era disputa o rancore fra automobilisti e pedoni, tutt'altro. Se la strada era incerta, l'autista affiancava il passante che, gentile, rispondeva. E gli automobilisti erano pronti a soccorrere il viandante che stava male, caricandolo sull'auto e portandolo al pronto soccorso più vicino, mano pigiata sul clacson e fazzoletto bianco al finestrino. Il viaggio (o il viaggetto, il più delle volte) era davvero di piacere. Le destinazioni più frequenti erano il lago o la mon-

tagna, ma andava bene anche un prato sulle Torricelle per qualche ora di svago alla scoperta di un territorio perlopiù sconosciuto. Si viaggiava compatti, sfruttando tutti i posti. Davanti stavano i genitori, dietro i piccoli. "Stai giù che c'è la polizia!" urlava la mamma al bambino se vedeva la pattuglia in lontananza. Ma a nessun agente sarebbe passato per la testa di fermare la Millecento che arrancava sui tornanti con quattro adulti e due bambini a bordo. Verdi. Perché spesso capitava che i piccoli, dopo aver mangiato in fretta il pollo arrosto della domenica, dessero di stomaco. Anche il malore diventava rito. Al quale nessuno

dava grande importanza. "Dai, torna su che ti sei liberato", diceva il nonno al nipote con un sorriso rassicurante, mentre la mamma gli passava un fazzoletto sulla bocca dopo avergli tenuto la fronte e chiosava "Stasera niente cena, solo caffelatte". Peccato, perché la cena prevedeva salame, acciughe, sottaceti, pane a volontà, ma ci avrebbero pensato i grandi a mangiare tutto. Se la prova veniva superata, la domenica dopo si tentava l'avventura del pic-nic, come mostrava Gino Bramieri nella pubblicità di Carosello. Era l'occasione per utilizzare il baule dell'auto, così scrupolosamente misurato il giorno dell'acquisto. E poi rima-

sto desolatamente vuoto perché di viaggi, quando andava bene, gli italiani degli anni Cinquanta ne facevano uno all'anno. Il viaggio in automobile era prima di tutto attesa, poi preparazione, infine premio di un lungo sacrificio. La marcia d'avvicinamento al grande giorno della partenza iniziava con l'acquisto del portabagagli, proseguiva con l'appuntamento dal gommista e si concludeva, due settimane prima di partire, con la revisione dal meccanico di fiducia, "per evitare brutte sorprese", diceva papà. Per la gita fuoriporta bisognava caricare sedie e tavolino pieghevole, cuscini per i nonni, pentole, bicchieri e bibite. Il



plaid steso sul prato o il telo sulla spiaggia. E l'immane foto ricordo con l'auto sullo sfondo, vera protagonista. Prima delle auto, prima della 508 di don Calabria, giravano solo carretti e carrozze. Ce n'erano in Bra, ma anche in piazza dei Signori, vero salotto della città. Le carrozze durarono a lungo. Convissero con le automobili fino alla seconda guerra mondiale. Poi, dal 1950, si rassegnarono a un malinconico declino. Sempre fiero e irriducibile. Così, anche negli anni Sessanta, quando ormai Fiat 600, Vespe e Lambrette dominavano il traffico urbano, poteva capitare di trovarsi davanti una, che rallentava la marcia ormai

motorizzata. Ma nessuno suonava, nessuno scalpitava perché c'era più educazione e tolleranza. Quasi riconoscendo l'onore delle armi a chi usciva di scena. Succedeva anche durante i funerali, oggi ridotti a rapida consegna del caro estinto al camposanto. Una volta no. Quando passava l'auto nera, sempre a passo d'uomo, anche il muso sbarazzino delle 500 diventava mesto, l'andatura rallentava sempre, gli uomini toglievano il cappello e molti facevano il segno della croce riconoscendo l'ordine delle cose, la gerarchia dei valori, il tempo della fretta ma anche quello della riflessione.



La 'Superba' a Miramare

MUSEO NICOLIS



C'era anche la OM 665 SS MM Superba del Museo Nicolis e del Veteran Car Club Bernadi al Concorso di Eleganza "Castello di Miramare" del 14 e 15 maggio 2011. Insieme a lei, 27 tra le più belle macchine prodotte dagli inizi degli anni '30 alla fine degli anni '70 erano sistemate nella signorile cornice di Piazza dell'Unità d'Italia, la piazza più grande d'Europa con un lato aperto sul mare che è il vanto di Trieste. L'Associazione Amatori Veicoli Storici, organizzatrice dell'evento, ha coinvolto moltissimi cittadini e turisti che hanno potuto ammirare quanto di meglio hanno saputo creare nei primi settant'anni del secolo passato costruttori e carrozzieri europei e degli Stati Uniti. Tra i modelli spiccavano la Lamborghini Miura, la Ferrari 275 GTB o l'Aston Martin DB 4, eleggendo l'imponente e regale Isotta Fraschini 8 B del 1930 con carrozzeria *landaulet* di Castagna. Le auto hanno raggiunto anche il Castello di Miramare, a picco sul lembo più settentrionale del mare Mediterraneo. Fra le più belle, le Isotta Fraschini, la OM 665 SS MM Superba, la FIAT 8V Zagato, l'Alfa Romeo 6C 2500 SS

Bertone, ma è difficile fare classifiche con vetture così speciali e ricche di personalità. Il vice presidente della Fiva, Patrick Rollet, si è offerto, in qualità di presidente del *Club de l'Auto*, di promuovere la manifestazione in Francia e di curare, nell'edizione del prossimo anno, la presenza di cinque o sei macchine francesi di classe adeguata all'evento. Questa proposta è stata accolta con molto interesse dagli organizzatori che seguiranno attivamente la realizzazione di questo progetto. Da citare alcuni aneddoti storici. L'Alfa Romeo 6C 2300 B MM degli anni Trenta è giunta su strada da Bassano del Grappa e nelle mani del suo proprietario ha percorso 100.000 km raggiungendo mete lontane, quale Capo Nord e compiendo il Giro delle Capitali Europee di oltre 12.000 km. Nonostante questo utilizzo intenso ha vinto il Concorso di Eleganza di Bagatelle (Parigi). Vincitrice della categoria anni '40-'60 e *Best of the Show*, la Ferrari 166 MM carrozzata da Touring e per la quale fu coniato il termine di "barchetta" a causa della nervatura di irrigidimento che corre lungo tutta la fiancata, deno-



minazione divenuta poi di uso comune per tutte le vetture sport due posti. Una vecchia conoscenza per Trieste era la Ferrari 275 GTB, già distintasi a Miramare nel 1997 in occasione dei "Venti Capolavori della Pininfarina". Ottima la conservazione della Stutz MB 8 del 1930, giunta fino a noi con

la sua vernice originale. Il buon esito della manifestazione è la conferma che il Concorso di Eleganza "Castello di Miramare" ha tutte le caratteristiche per essere considerato un evento all'altezza dei più titolati a livello internazionale in questo ambito.





Ritorna il Museo di Torino



Silvia Nicolis ha partecipato all'inaugurazione del nuovo Museo dell'automobile di Torino, alla presenza del presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, in occasione dei festeggiamenti del 150° anniversario dell'Unità d'Italia e riaperto al pubblico dopo una ristrutturazione costata 33 milioni di euro. Ideato e progettato dall'architetto Cino Zucchi, l'innovativo spazio espositivo è firmato dallo scenografo François Confino, che a Torino ha già allestito il Museo nazionale del Cinema. L'area del Museo è quasi

raddoppiata, passando dagli 11 mila mq. della struttura originale (inaugurata nel 1960) ai 19 mila attuali per raccontare non solo la storia dell'automobile ma dell'intera società italiana. La visita è suggestiva. Perché, come dice Confino, questa non è una semplice esposizione ma una provocazione per narrare l'automobile "attraverso i suoi eccessi, il fascino, i pericoli, gli effetti sull'ambiente, la virtù e il connubio fra tecnica e arte". Dagli ampi spazi si apre una vista panoramica sulle colline e il Po, legando così

il museo alla città, indissolubilmente, come nella realtà. Difficile immaginare Torino senza le auto, la Fiat, la Lancia. All'interno, un nastro di vetro serigrafato segue l'andamento dei volumi trasformandoli in una grande quinta urbana. Il Museo vanta una delle collezioni più rare e interessanti, con 200 automobili originali di 85 diverse marche, dalle prime vetture a vapore del 1769 alle più recenti, fino al 1996. Tra i pezzi più preziosi la "vettura a vapore" progettata da Virginio Bordino nel 1854, la Benz del 1893 con il cambio di velocità a cinghie, il primo modello Peugeot che circolò in Italia del 1892, la Bernardi 3,5 CV del 1896 (ma Enrico Bernardi, veronese, deteneva il primato dell'invenzione del primo motore a scoppio alimentato a benzina sin dal 1882...) e la Fiat 4 HP del 1899, il modello d'esordio della casa torinese. Notevole la Cisitalia 202 del 1948, identica a quella esposta al Museum of Modern Art di New York come "una delle sei più belle vetture del mondo". Chi ama le corse, sognerà davanti alla Ferrari 500 F2 con la quale Alberto Ascari vinse il titolo mondiale nel 1952 e 1953. Da allora, più nessun italiano conquistò l'alloro mondiale. C'è anche la Ferrari 246 F1, evoluzione di quella che nel 1958 permise a Mike Hawthorn di conquistare il titolo e la Ferrari 312 T5 del 1980 di Gilles Villeneuve, scomparso in prova nel 1982, a Zolder, saranno trent'anni nel 2012. La fastosa



dimensione di Hollywood è rievocata da una bianca Cadillac del 1954 dalla quale potrebbe sgusciar fuori Linda Christian con Tyrone Power. Mentre una popolare Fiat 600 Multipla del 1956 riporta all'Italia che si affaccia al boom economico, al trasporto di massa, all'auto per famiglia.



A spasso con Bernardi...



Un momento del raduno organizzato in piazza Bra dal Veteran Car Club Bernardi



Giacinto Simoncelli, costruttore veronese, nel 1925 (Collezione Maurizio Cordioli)

Fra i veronesi che indovinarono il futuro c'è anche Giacinto Simoncelli, costruttore e pioniere di moto e velocipedi del primo Novecento, nato a Mozzecane nel 1889 e morto nel 1973 a Medicina, vicino a Bologna. Costruiva moto d'avanguardia di eccezionali prestazioni e venne insignito di numerosi premi e riconoscimenti. Domenica 8 maggio il Veteran Car Club Bernardi, in occasione del decimo raduno per motocicli storici "A spasso con ... Bernardi ricordando Giacinto Simoncelli", lo ha ricordato con una sfilata di moto costruite prima del 1950 e con una mostra in Bra. L'evento è stato curato con la consueta passione e competenza da Diego Egua del

Veteran Car Club Bernardi. Negli anni Venti la prima sede della sua attività era in piazza Pradaval, poi trasferita in via Dogana dopo l'esondazione dell'Adige del 1928, infine in via Sant'Antonio. Dopo aver ideato un telaio elastico, Simoncelli patì le sanzioni fasciste e non poté utilizzare i motori inglesi che gli avevano procurato grandi soddisfazioni. Per questo impiegò gli italiani Samp, non altrettanto performanti. La sua ridotta produzione durò fino al 1936 quando, su progetto di Giovanni Lucigli, realizzò un gasogeno a carbone per *sidecar* e autoveicoli. All'epoca infatti la benzina era razionata e si cercavano avidamente propellenti alternativi.

Riservato e schivo, concluse la sua attività professionale presso le fonderie veronesi. Particolare curioso della vita di questo inventore è che, dopo aver costruito moto di varie cilindrate (123, 175, 250, 350, 500 cc), decise di regalare al fratello Piero, missionario comboniano in Africa, molte delle sue raffinate realizzazioni che oggi farebbero la fortuna dei collezionisti più esigenti. Molte moto finirono in Uganda. Dove probabilmente vennero spremute fino all'ultimo bullone. Ma certamente vennero usate per rispondere alle esigenze primarie di popolazioni meno fortunate che avevano bisogno di tutto. In Bra sono stati esposti sette mezzi dei dieci realizzati, grazie

alla collaborazione di Loreno Gemma e alla preziosa documentazione riordinata da Camillo Cappelletti, Armando Fava, meccanici presso la Simoncelli, nonché grazie a Giordano Simoncelli, figlio di Giacinto. Numerosi i visitatori e un sincero ringraziamento all'assessore Corsi, Eugenio Fainelli e Fabrizio Fabris. L'eco della manifestazione organizzata dal nostro club ha raggiunto anche il raduno Asimoshow di Varano dove è stata sorpresa gradita raccogliere le felicitazioni del professor Farneti che si è reso disponibile ad intrattenerci con una conferenza appositamente dedicata al nostro illustre concittadino costruttore.



L'Asi ringrazia



Nell'assemblea generale Asi di Torino dello scorso 16 aprile un affettuoso e lungo applauso ha salutato Luciano Nicolis che ha annunciato pubblicamente le sue dimissioni dal consiglio federale del quale faceva parte da lunghi anni. Raggiunta l'età di 78 anni, il presidente del Veteran Car Club Bernardi ha deciso di ritirarsi dai vertici di Villa Rey pur continuando a collaborare attivamente con l'Automotoclub Storico Italiano del quale fu uno dei primissimi sostenitori, sin dal lontano 1966. Significativo il commiato di Nicolis davanti alle rappresentanze nazionali: "Ho dato sostegno, passione ed entusiasmo all'Asi sin dalla sua costituzione e non ho mai

formulato né critiche né contestazioni se c'era qualcosa che non funzionava per il giusto verso. Credo infatti che in ogni famiglia, ogni azienda e ogni attività sociale o economica ci siano incomprensioni, ostacoli, imperfezioni. E' inevitabile. Però il rimedio a queste pecche non si ottiene con le critiche, ma piuttosto operando per il meglio, cercando di fare di più, se possibile silenziosamente. E per fare questo sono certo che nell'Asi c'è spazio per tutti. Specialmente se gratis". Una vita lunga e piena di soddisfazioni quella di Luciano Nicolis, un uomo che ha avverato il suo sogno. Eppure, premi e riconoscimenti prestigiosi non gli hanno fatto mai montare la testa,

Alberto Scuro in Consiglio Federale



Alberto Scuro, classe 1958, chirurgo vascolare, docente presso le Scuole di Specializzazione in Chirurgia Vascolare dell'Università di Verona, ha sviluppato l'applicazione del laser e delle endoprotesi vascolari negli interventi di rivascolarizzazione periferica e di esclusione aneurismatica. Da sempre appassionato di automobilismo storico ha corso per molti anni in competizioni di regolarità classica con una Siata Daina 1400 Gran Sport del 1952 e con Jaguar E type del 1963. Ha partecipato alla Mille Miglia, la Coppa d'Oro delle Dolomiti, la Transappenninica, la Stella Alpina e a gare in pista con Giulietta ti e BMW 2800CS . E' il fondatore della Squadra Corse "Grifo Rosso" che vuole essere una testimonianza dell'auto storica vista come vera e propria opera d'arte espressione di bellezza, potenza e stile. La "Grifo Rosso" si è presentata con ben sette macchine alla partenza del Trofeo Nuvolari 2010 e con tre vetture alla partenza della Winter Marathon 2011.



Luciano Nicolis

MUSEO NICOLIS



grazie alle radici solide e ai piedi ben piantati per terra. Uno di quelli che non si vergognano a ricordare gli anni duri della gavetta. "Nel dopoguerra", racconta lui stesso, "commerciavo carta e nelle albe gelide dovevo spingere il carro perché il cavallo era sfiancato e scivolava sul ghiaccio". Oggi la Lamacart è una realtà affermata con commerci intercontinentali. La sua sede è vicina al museo. Due imprese affiancate. Madre e figlia si potrebbe dire, come è capitato in molte realtà italiane. La prima, quella industriale, che ha prodotto la ricchezza necessaria per alimentare la seconda, dedicata alla storia dell'automobile e alla cultura dei mezzi di locomozione. Pochi

sarebbero riusciti a realizzare un museo imponente e accogliere -sempre con un sorriso- amici e visitatori, a volte postulanti. "Eppure a 48 anni il barometro segnava tempesta", dichiara Nicolis "Un noto cardiologo, durante una visita, mi avvertì: "Attento, così non va. Lei cammina con la spada di Damocle sulla testa appesa a un esile filo. Si ricordi che il *pace-maker* si impianta ad una persona di settant'anni e lei ne ha solo quarantotto. Quindi da oggi deve vivere come un settantenne. Pensi prima alla sua salute, poi alla famiglia e infine al suo lavoro". Nicolis non rispettò alla lettera quelle severe prescrizioni. E la vita gli ha dato ragione.



Il 'Bernardi' all'Automotoclub storico



Altri due esponenti del 'Veteran Car Club Bernardi' rappresentano la nostra comune passione all'Asi. Luciano Olivieri è stato confermato presidente della Commissione Club e Danilo Castellarin consigliere della Commissione Cultura. Olivieri, per sette anni presidente dell'Historic Cars Club Verona è oggi vicepresidente del 'Veteran Car Club Bernardi' e dal 1999 è consigliere Asi della Commissione Club, della quale è poi diventato presidente. Sin dalla giovane età si è distinto nelle gare trial in sella a Montesa e Swm fino a partecipare a due campionati mondiali come semiufficiale Beta e terzo nel campionato Triveneto. Assistito dalla moglie, Fiorenza Ballini, fedele *coéquipier*

nelle corse e nella vita, si è sempre classificato entri i primi dieci posti del Super Trofeo Asi degli ultimi tre anni. Danilo Castellarin, laurea in Giurisprudenza e giornalista professionista, oltre che consigliere della Commissione Cultura Asi scrive per numerose riviste specializzate e quotidiani, è direttore responsabile del periodico 'Aci Verona News' ed autore di diversi libri fra i quali 'L'altro Ferrari' (Giorgio Nada editore), 'Bella e Impossibile, storia della Stallavena-Bosco' (Automobile Club Verona), 'Guidavamo così' (Cortella editore). Sta per dare alle stampe un volume su Giulio Cabianca (vedi alle pagg 28-29) che sarà presentato in autunno.





Scopriamo insieme i te

Di musei dedicati all'automobile ce ne sono tanti. Ma solo in uno c'è il titolare che porta in giro i visitatori raccontando i segreti della sua collezione. Succede a Villafranca di Verona, la città del Museo Nicolis, dove il fondatore accoglie sempre gli appassionati e li conduce con simpatia a scoprire la provenienza, la storia e i restauri necessari per mantenere le auto del museo in perfetta efficienza e farne così uno dei centri d'eccellenza a livello internazionale dell'automobilismo storico. In queste pagine la nostra Rivista propone la terza puntata della visita al Museo in compagnia del suo presidente: Luciano Nicolis



Tesori del Museo Nicolis (III^ puntata)

Il più bel tesoro che di tanto in tanto fa visita al Museo Nicolis è certamente la Signora Renate, moglie del fondatore Luciano, che solo vicino a lei ritrova il sorriso più spontaneo e luminoso, come testimonia questa bella foto scattata all'improvviso, durante la visita di una delegazione tedesca nella quale Renate si è improvvisata interprete. Sposati da più di quarant'anni, i Nicolis hanno tre figli: Elena, Thomas e Silvia, direttrice del Museo. Lei, Renate, è originaria della regione NRW della Germania, un acronimo che identifica quella parte del Nord Rhein Westfalen, vicino alla Ruhr, una delle aree tedesche più industrializzate. "Quando conobbi Luciano rimasi colpita dalla sua solarità e dalla sua spontaneità perché, forse a causa del clima più freddo, dalle nostre parti le abitudini erano più severe, i modi più contenuti, i complimenti più misurati. La prima volta che vidi il lago di Garda mi sembrava il Paradiso". Piano piano quello stile di vita mediterraneo conquistò la signora Renate. Ma sarebbe meglio dire "riconquistò" perché suo nonno era originario di Pizzolunga ed era partito per la Germania nel 1903 come emigrante. A volte la vita disegna strani percorsi, con tragitti di andata e ritorno. Fu così anche per Renate, che conobbe Luciano durante uno dei viaggi d'affari che l'imprenditore scaligero compiva frequentemente in Germania, sempre alla ricerca di carta. Si sposarono il 20 giugno 1968. E oggi Luciano ammette: "Sono stato molto fortunato perché mia moglie mi ha sempre assecondato nella mia grande passione per le auto storiche e in diverse occasioni si è sottoposta a vere e proprie galoppe su auto d'epoca, partecipando più volte anche alla Mille Miglia, davvero una gara massacrante".





Scopriamo insieme i te



Rolls Royce ha rappresentato per l'immaginario collettivo la quinta essenza del lusso in fatto di quattro ruote. Il modello Corniche ritratto a fianco appartiene al grande attore e fantasista Dean Martin, che ricevette in regalo la splendida *cabriolet* britannica dalla Universal Studios, come si legge dalla targhetta in ottone che spicca sul cruscotto in radica. La Corniche del Museo Nicolis, di un elegante colore blu, è un otto cilindri di 6750 cc e può raggiungere i 220 all'ora, ma i costruttori inglesi non dichiaravano mai la velocità massima. E se qualche sprovveduto cliente la domandava, loro, con distaccato *aplomb*, rispondevamo sussiegosi "Quando basta, Sir".



Fiat 501 trasportò milioni di lettere per il servizio postale italiano del primo Novecento. Chissà se allora raccomandate e telegrammi arrivavano prima... Prodotto dal 1919 al 1926, il 501 Furgone Postale esposto al Museo Nicolis appare nella caratteristica versione furgoncino commerciale. Dotato di un propulsore a quattro cilindri che sviluppava 23 cavalli a 2600 giri questo veicolo era praticamente indistruttibile, anche perché raggiungeva una modesta velocità di punta (60 km orari) e doveva percorrere strade non asfaltate per raggiungere paesi e villaggi inerpicati sulle alture che contraddistinguono il variopinto paesaggio italiano.



Alfa Romeo 2000 era l'icona delle auto ministeriali negli anni Sessanta, quando ancora i nostri governanti sceglievano le auto *made in Italy*. La 2000 venne presentata al salone di Torino del 1957 e divenne presto simbolo di prestigio ed eleganza. Erede della 1900, non ebbe lo stesso successo, forse perché già si affacciavano nuove tendenze che vennero perfettamente interpretate dalla sorellina minore Giulia, uscita nel 1962 che, pur se di un'altra categoria, riportò l'orgoglio alfa ai massimi livelli. La 2000 raggiungeva i 160 orari e venne prodotta in 2804 esemplari. Le vennero affiancate le versioni *spider* di Touring e coupè di Bertone, che partecipò a molte competizioni.



Borgward scelse un nome italiano per la sua bella coupè 1500 presentata nel 1954 e la chiamò Isabella. Il modello del Museo Nicolis è una versione TS, ovvero la seconda serie, prodotta dal 1958 al 1961. Questa automobile, grazie al suo stile molto particolare, conquistò un buon successo commerciale negli States, meno in Europa. Ne vennero comunque prodotti più di 200 mila esemplari, dal 1954 al 1962. Grazie al motore 1500 cc, sviluppava 75 cavalli e raggiungeva i 150 orari di velocità massima. Pur se la versione più nota della 'Isabella' è la coupè, vennero prodotti anche modelli kombi, berlina e *cabriolet*.

esori del Museo Nicolis (III^ puntata)



Iso Rivolta nacque dalla Isothermos che produceva scaldabagni e frigoriferi prima dello scoppio della seconda guerra mondiale. Dopo il conflitto, per rispondere alle crescenti esigenze di mobilità dell'Italia la Iso costruì prima motociclette e poi autovetture, fra le quali la Isetta, illustrata in queste pagine. Dagli anni Sessanta puntò sulle gran turismo, come questa bella Rivolta GT IR 300 costruita dal 1963 al 1970 su progetto dell'ingegnere Giotto Bizzarrini, collaudatore e progettista della Ferrari dal 1957 alla fine del 1961. Dotata di un potente V8 americano di 5300 cc, sviluppava 300 cavalli e raggiungeva i 220 orari.



Jaguar EType ha significato fascino, sogno e velocità per intere generazioni di automobilisti. Basti dire che lo stesso Enzo Ferrari alla domanda "Quale auto le dispiace non aver ideato e prodotto?" rispose senza esitare "La Jaguar E". Presentata al Salone di Ginevra del 1961, la EType venne commercializzata fino a metà anni Settanta. Nata con un motore 6 cilindri di 3800 cc, nel 1964 fu dotata di un più generoso 4200 cc e nel 1971 di un potente 12 cilindri di 5400 cc, lo stesso che equipaggia la rossa automobile del Museo Nicolis. Complessivamente vennero realizzati e venduti 15.287 esemplari nelle varie versioni, spider e coupé.



Austin Jones Brothers, così si chiamano i popolari taxi londinesi. Con un motore poco potente ma molto affidabile, furono utilizzati durante la Seconda Guerra Mondiale come autopompe e rimasero in servizio nelle vie di Londra fino ai primi anni Sessanta, quando diventarono il mezzo di trasporto preferito degli *hippies* per i loro giri intorno al mondo. La vettura del museo è stata restaurata in Inghilterra a metà degli anni Novanta ed ha ancora la sua scritta sul tetto, il tassametro e le cinghie di cuoio necessarie per legare le eventuali valigie dei passeggeri nell'apposito spazio a fianco dell'autista.



Isetta fu presentata nel 1953 dalla Iso Automotoveicoli Spa, azienda nata nel 1939 con il nome di Isothermos per la produzione di scaldabagni e frigoriferi. Producesse anche moto e negli anni Sessanta veloci Gran Turismo equipaggiate con potenti motori americani V8. In Italia la produzione dell'Isetta terminò nel 1955, ma la vettura continuò ad essere costruita, su licenza in diversi paesi europei come la Germania. Il modello esposto è una Isetta 250 di produzione tedesca, chiamata anche motocoupé per le sue ridotte dimensioni. Particolare era l'apertura frontale dell'unica portiera, alla quale erano fissati il volante e il piantone dello sterzo.



Libri del Museo



I libri aiutano i collezionisti a scoprire i segreti delle auto e delle moto tanto amate e permettono di conoscere le biografie di costruttori e piloti. Da qualche settimana gli appassionati possono trovare al *bookshop* del Museo Nicolis di Villafranca, un assortimento molto interessante di pubblicazioni che portano una testimonianza importante sul mondo dei motori. Uno speciale accordo con la Casa editrice Giorgio Nada, la *major* italiana del settore, consente al Museo Nicolis di proporre l'intero catalogo con un'ampia rassegna di titoli dedicati ai protagonisti, di ieri e oggi. Gli appassionati troveranno monografie rare di campioni del passato ma anche volumi dedicati ai singoli modelli di auto e di moto entrate nella leggenda. Difficile trovare altrove tanti libri fotografici e tante biografie, ma ci sono anche collane per i più

piccoli perché possano divertirsi e imparare e, oltre ai libri, poster, gadget, fotografie e oggetti divertenti, tutti legati da un filo conduttore, il mondo dei motori e i suoi protagonisti a due e quattro ruote. La disponibilità dei volumi può essere verificata direttamente presso il Nicolis cliccando su www.museonicolis.com alla sezione *servizi&attività/bookshop/libreria*. Il volume scelto si può ordinare anche per telefono o via mail e sarà direttamente il Museo a segnalare quando il volume sia disponibile. E non è tutto. Coloro che si recheranno direttamente al Museo per acquistare la pubblicazione usufruiranno di una "accoglienza specialissima": ingresso gratuito al Museo per sé e ingresso ridotto per gli accompagnatori. Si dice "Un libro per amico". Niente di più vero per rendere felici grandi e piccoli.



Un raduno Tricolore

MUSEO NICOLIS



Nell'anno del 150° anniversario della proclamazione dell'Unità dell'Italia l'ASI organizza il Raduno del Tricolore dal 20 al 24 settembre. Per sottolineare idealmente l'unità del Paese, tre gruppi di collezionisti partiranno da località storiche, testimoni delle guerre e degli eventi che hanno in pochi anni cambiato la geografia del nostro Paese. Torino: la Capitale del Regno di Sardegna culla del Risorgimento; Verona, nelle cui terre si combatterono battaglie decisive in due guerre risorgimentali, quella sfortunata del 1848, Pastrengo, sotto le mura della stessa Verona, Goito, Curtatone, Montanara, Peschiera e Custoza e quella del 1859 con le battaglie di San Martino e Solferino conclusa con l'armistizio di Villafranca che portò all'annessione della Lombardia al Regno di Sardegna; Marsala, dove sbarcarono i Mille di Garibaldi protagonisti della liberazione del Sud Italia che poi risalirono la penisola combattendo vittoriosamente a Calatafimi, Partinico, Palermo, Milazzo, Messina, Reggio Calabria e sul Volturno. 50 auto di colore Bianco partiranno da Torino, 50 auto di colore Verde partiranno da Verona, 50 auto

di colore Rosso partiranno da Marsala. Le 150 auto "tricolori" attraverso diversi itinerari, confluiranno a Teano, dove il 26 ottobre 1860 verso le 8,30 del mattino, al ponte di Caianello, odierno ponte San Nicola, nella frazione di Borgonuovo (Teano) Garibaldi consegnò i territori del Regno Borbonico a Vittorio Emanuele II° pronunciando la famosa frase "Saluto il primo Re d'Italia" o "Salute al Re d'Italia" dipende dagli storici. A questa giornata saranno invitate a partecipare le rappresentanze di tutte le Forze Armate. La scelta dell'ASI è quella di ricordare e riaffermare gli ideali che mossero quei coraggiosi padri della Patria. I collezionisti di tutta Italia ricorderanno quei fatti decisivi per il futuro del Paese, ritrovandosi accomunati dai valori della cultura, del rispetto e della conservazione del passato, alfine che non vada disperso quel patrimonio di ingegnosità e creatività che ha contrassegnato l'evoluzione dell'automobile, che fu protagonista dell'ultima Guerra d'Indipendenza nel 1915- 1918. Per iscrizioni e informazioni: giulio@asifed.it cell: 3336682807.





Nicola Fabiano: l'eterna gioventù

A volte i sogni tornano. Giovedì 12 maggio Nicola Fabiano, 78 anni, è tornato sulla pedana di partenza della Mille Miglia per partecipare, 54 anni dopo, alla corsa che lo vide in gara nel 1957. È passato più di mezzo secolo da quel giorno di primavera. Ma evidentemente il noto imprenditore vinicolo scaligero non si è spaventato per la maratona che lo attendeva. Milleseicento chilometri da macinare in tre giorni con partenza da Brescia, passaggio da Verona, poi giù fino a Roma e ancora su per l'Italia, percorrendo solo strade statali, nemmeno un chilometro di autostrada, come impone il regolamento della rievocazione della celebre corsa automobilistica. Il 12 maggio 1957 Michele Fabiano aveva 24 anni e guidò la sua fida Fiat 1100 TV partendo alle 24, come ricorda il numero di gara dipinto sulla foto. Il numero di gara corrispondeva all'ora di partenza e il pubblico poteva capire subito l'andamento della gara. Nel 1957 il «navigatore» di Fabiano era Giuseppe Grisafi. Insieme si aggiudicarono il terzo posto nella categoria Turismo Speciale, classe 1100cm³. Quest'anno vicino a lui c'era Erasmo Crivellari, 84 anni. Davvero una coppia di vecchie querce del volante. Il loro numero di gara era il 252. Li hanno ammessi con una deroga dell'Automobile Club Brescia come trecentosettantaseiesima auto. «Sono tanti e splendidi i ricordi che ho della Mille Miglia e partecipare alla rievocazione storica ne ha fatti affiorare molti altri», ha spiegato Nicola Fabiano, che tutto aveva per la testa tranne l'idea di fare una passeggiata sull'onda dei ricordi, stile

lago dorato. Sul nastro di partenza ha infatti dichiarato ai giornalisti: «Non fatevi ingannare dalla mia età: amo le sfide, al volante sono un *gentleman* e rispetto le regole, ma gareggio per vincere». Beh, vincere sarebbe stato forse troppo con i regolaristi a cinque stelle che c'erano, ma lo spirito sportivo del veronese è davvero stato encomiabile, a dimostrazione del fatto che a volte, per chi ha la fortuna di conservare a lungo la salute, l'età non è solo un fatto fisico ma anche un modo di pensare. Il trascorso di Fabiano non si limita alla Mille Miglia, ma ad altre importanti competizioni: nel 1956 ha portato a termine la Liegi-Roma-Liegi, una delle gare automobilistiche più lunghe del mondo in una sola tappa. In quell'occasione percorse oltre 5.000 chilometri, per quattro giorni e quattro notti consecutive, classificandosi al primo posto di categoria. Come Nicola Fabiano, anche Erasmo Crivellari ha un passato nel mondo dei motori. Ha corso due Mille Miglia di velocità (nel 1953 su Fiat 500 Topolino e nel 1956 su Fiat 600) e il «Mille Miglia Rally» del 1958, dove ha ottenuto il quarto posto assoluto su una Ferrari 250 GT. Il giovedì sera, quando la carovana è arrivata in Bra, molti applausi sono stati per loro. La grande festa di casa Fabiano era iniziata qualche giorno prima della Mille Miglia, quando Michele, figlio di Nicola, ha aperto sabato 7 maggio il corteo del Gran Premio Città di Verona organizzato dall'Hcc con la Millecento che papà Nicola avrebbe usato in gara pochi giorni dopo.



Cinquantini per sognare

MUSEO NICOLIS



Chi ha dimenticato l'emozione del primo cinquantino? Quel senso di libertà e autonomia ci permise le prime gite fuori porta, la scoperta di territori fino allora sconosciuti, a volte perfino la conquista del primo amore. Domenica 22 maggio il tradizionale appuntamento a Vigasio con 'Cinquanta Cinquantini', organizzato da Angelo Di Leone del direttivo Vcc Bernardi ha richiamato più di 40 partecipanti provenienti da Udine, Modena, Mantova, Cremona e molte altre città del Centro Nord. C'erano Itom, Italjet, Malanca, Beta, Morini, Guazzoni, Mondial, Gilera, Benelli, Guzzi, versione turismo regolarità e competizione, purchè costruiti entro il 1973. Partiti da Vigasio, i concorrenti hanno fatto visita alla riseria Gazzani con rinfresco. La giornata è proseguita facendo tappa a Isola Rizza e Castel d'Azzano con rientro a Vigasio per il pranzo al ristorante 'Il Senato', con premiazioni. In programma la realizzazione di un *website* dedicato.





MUSEO NICOLIS

Giulio Cabianca, il più g

Danilo Castellarin

CABIANCA

Una storia di corse



Molti ricordano Giulio Cabianca, grande campione scaligero degli Anni Cinquanta. Soprattutto al volante di Osca conquistò vittorie memorabili, spesso battendosi contro avversari su auto molto più potenti. La sua carriera finì tragicamente giovedì 15 giugno 1961, all'autodromo di Modena. L'inchiesta giudiziaria durò molti anni perché la Cooper-Ferrari, uscita di pista, investì tre passanti. In autunno un libro ne rievcherà ogni dettaglio, anche quelli fino ad oggi sconosciuti, con documenti inediti affiorati dopo una lunga e laboriosa ricerca compiuta all'Archivio di Stato e alla Procura di Modena. Giulio Cabianca, nato nel 1923 aveva iniziato a correre alla fine degli anni Quaranta. Vicino a lui sedevano spesso il fratello più giovane Cesare e Tino Guidotti, grande sportivo e futuro concessionario d'automobili. Per Cabianca le prime vittorie arrivano nel 1948, al Circuito di Ferrara e di Senigallia, su Osca. Ma quattro anni dopo sfiora l'Olimpo. Il 29 Giugno 1952, alla Targa Florio, con la fedele Osca, non solo riesce a segnare il miglior tempo, ma conduce la corsa davanti alla Lancia che schiera i migliori stradisti italiani. Poi, all'ultimo giro, la rottura di un semiasse priva il fuoriclasse scaligero della vittoria. Bonetto su Aurelia capisce che è fatta e lo supera con un saluto fra l'ironico e il cavallere-

sco. La sua gioia dura poco perché alla curva successiva anche lui si ferma: è finito il carburante. E Cabianca, invece di gioire, lo aiuta. Infila un tubicino nel serbatoio della sua macchina e ne estrae una latta di benzina che porta all'avversario. Che vince. Gesto nobile e raro. A Verona, negli anni di Cabianca, furono due i teatri di queste coraggiose imprese: la Salita delle Torricelle e la Stallavena-Bosco. Cabianca vinse a man bassa sia l'una che l'altra. Alla Targa Florio del 1952 fu a un passo dall'assoluto. Nel 1959 portò per primo alla vittoria la Dino 196S, a Monza. L'anno dopo fu quarto al Gran premio d'Italia di F.1 su Cooper-Ferrari. Trionfò alla Coppa d'Oro delle Dolomiti, alla Trieste Opicina, alla Bologna-Raticosa, alla Trento-Bondone, al Giro dell'Umbria, al Circuito di Caserta, a L'Aquila e in molte altre ancora, imponendosi con vittorie di classe alla Mille Miglia. Gare dove le strade di tutti i giorni diventavano vere e proprie piste, con cunette, dossi, buche. Il tutto tra case, marciapiedi, pali, alberi: un autentico campionario di insidie che oggi renderebbero inconcepibile una corsa in quelle condizioni. Le protezioni erano ironiche, pannelli di legno e balle di paglia. Correva così, Giulio Cabianca. Avesse avuto la macchina giusta, probabilmente avrebbe potuto far sua anche un'edizione di velo-

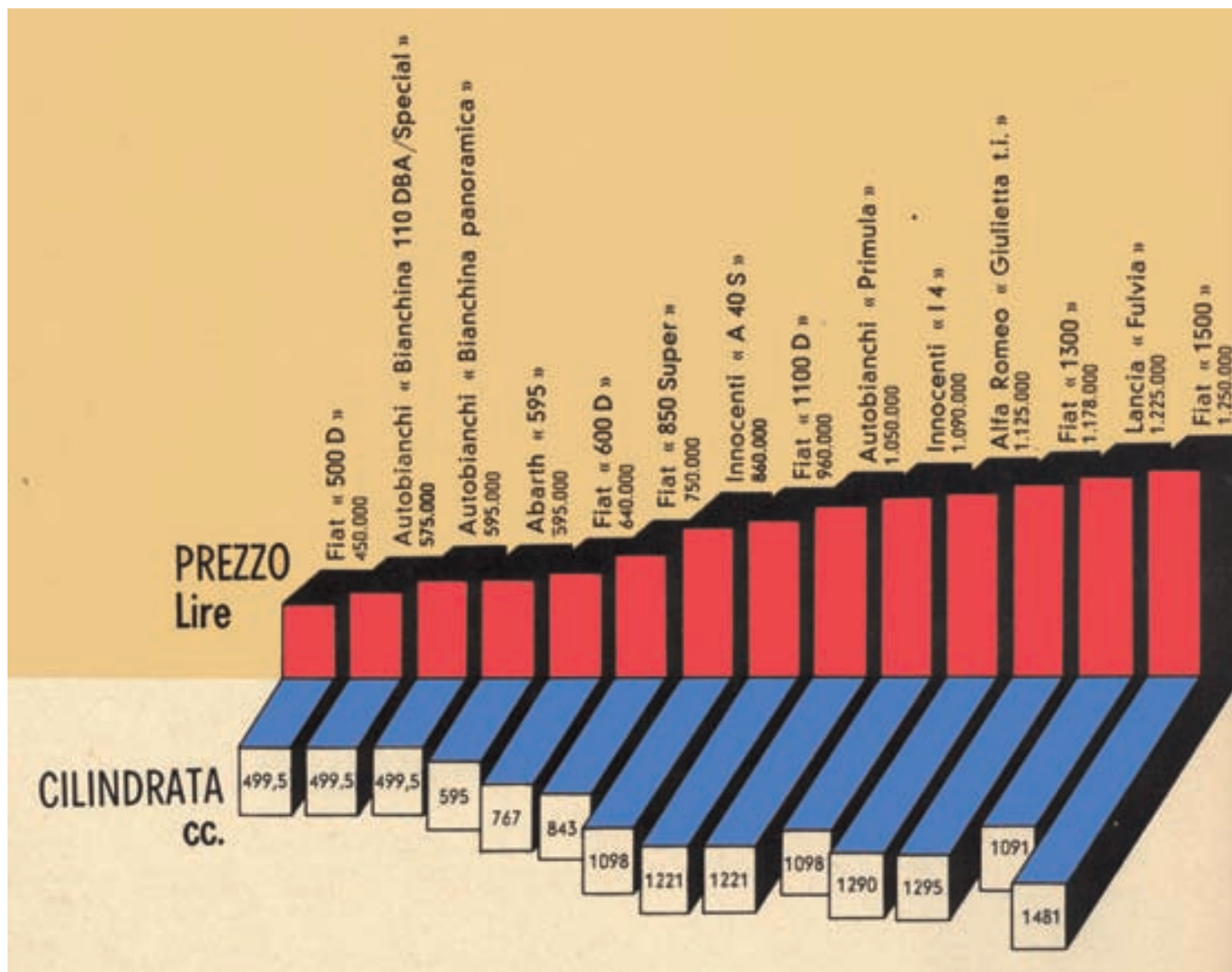
grande pilota veronese

cià della magica Mille Miglia. Con ripetute vittorie di classe e prestigiosi piazzamenti, il pilota veronese aveva più volte dimostrato di poter competere con i migliori, anche con automobili inferiori. Per lui il miglior risultato arrivò nell'edizione rallystica del 1961. Quell'anno, su Lancia Flaminia Zagato, si classificò secondo assoluto insieme all'amico veronese Piergiorgio Provolo, dietro alla Ferrari 250 SWB di Andersson-Lohmander. Ricorda bene quella corsa il fido *coéquipier* veronese di Cabianca: "Conoscevo Giulio perché era cliente della banca dove lavoravo. Un giorno arriva in ufficio e mi dice 'Fai la Mille Miglia con me?'. Quando si parte, gli risposi. Dissi a mia madre che quel giorno ci sarebbe stato molto da lavorare, in banca. Partimmo alle sette del mattino con la Flaminia. Durante il viaggio mi chiese che cosa avevo mangiato la sera prima. Non capivo la domanda. Ma compresi meglio quando lui mi disse che aveva cenato con una zuppa di verdura molto leggera perché, disse, questo avrebbe facilitato i chirurghi nell'ipotesi di un intervento d'urgenza. Non fu molto incoraggiante. Comunque partimmo alla garibaldina. Guidava con stile molto aggressivo, chinato sul volante, raramente disteso. Entrava nelle curve di filato e ne usciva sempre molto velocemente, con una punta d'improvvisa-

zione, mai una volta che lo stile si ripetesse, ogni curva era diversa. Sulle prime provai qualche titubanza. Poi dissi a me stesso che se Giulio era arrivato a 38 anni, avrebbe portato a casa la pelle anche quella volta. Prima di affrontare la Futa avevo una fame dannata. C'era il tempo di mangiare qualcosa. Mi avventai su un piatto di polenta e spezzatino. Lui invece tirava avanti a cappuccini e brioches. Quando partimmo, dopo le prime curve, lo spezzatino voleva risalire e non scendere, ma mi guardai bene dal dirglielo. E ingoiai una mignon di Fernet Branca per digerire in fretta. Quanto al risultato finale, che vide la vittoria del Cavallino Rampante, vorrei ricordare che il vantaggio della Ferrari di Andersson fu sostanzialmente di poter contare sull'appoggio della Casa di Maranello che, dopo un incidente capitato sull'Appennino, rimise a punto la 250 SWB permettendole di vincere. Al ritorno a casa, mia madre Albina mi accolse con un sorriso. La sera della partenza, vedendo che alle otto di sera non ero ancora rientrato dall'ufficio, aveva telefonato al commendator Merighi, direttore della banca, per chiedere se avevamo finito la verifica di cassa. E lui le rispose che se mi voleva vedere bastava accendere la televisione perché stavo correndo la Mille Miglia".



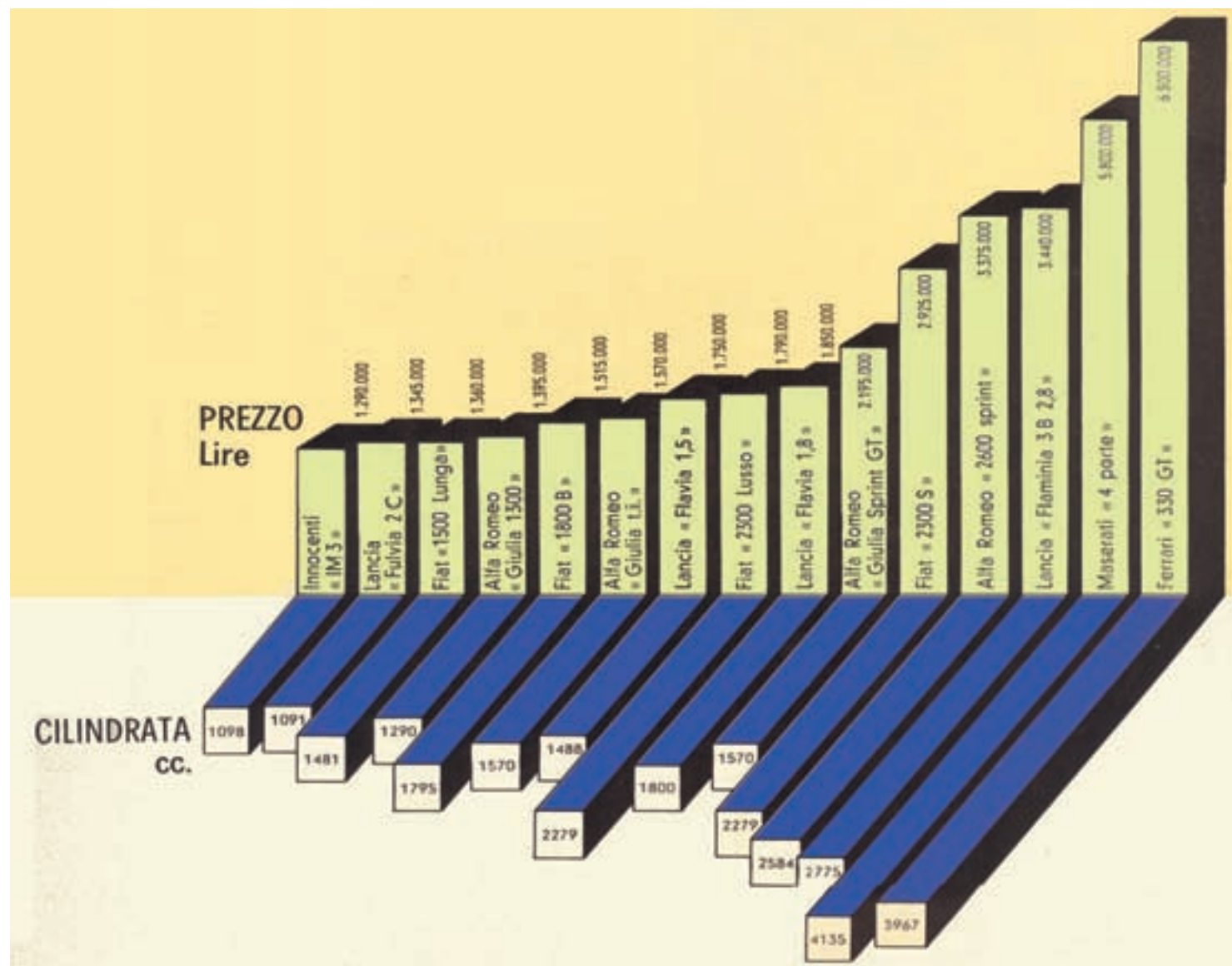
Scopriamo insieme quanto costava



Quanto costavano mezzo secolo fa le auto che oggi vorremmo avere lucide e nuove nel nostro garage? Proponiamo in queste due pagine una simpatica elaborazione grafica che riassume i prezzi e le cilindrata delle più diffuse automobili della prima metà degli anni Sessanta. I valori indicati si riferiscono ai dati diffusi all'epoca (era il 1964) dalle case costruttrici e prendono in esame la versione più economica, senza *optional*. 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. Con 110 mila lire in più si poteva raggiungere l'Austin A40, primo modello che vide la collaborazione fra la casa britannica e l'italiana Innocenti. La seconda vettura costruita in *joint-venture* fu la spiderina con meccanica Austin, la terza la IM3 (la sigla voleva appunto dire Innocenti e Morris terzo modello) e poi la I4. Se la I4 veniva proposta a un milione e 90 mila lire ci volevano 200 mila lire in più per la più raffinata e performante IM3. La Fiat 1100D costava 960 mila, la 1300 un milione 178 mila e l'Alfa Giulietta 1300 TI (giunta a fine produzione perché alle sue spalle già premeva la Giulia) costava addirittura meno della Fiat 1300, cioè un milione e 125 mila lire. Salendo di fascia, troviamo la Lancia Fulvia 2C a un milione e 345 mila. Per la Giulia 1300 bisogna spendere un milione 395 mila, un milione 515 mila per la Fiat 1800 e un milione 570 mila per la Giulia 1600 TI. Costava meno la Fiat 1500 Lunga, più apparenza che sostanza, che si poteva portare a casa

ano le nostre auto cinquant'anni fa

con un milione 360 mila, 15 mila lire in più della Fulvia 2C. Si saliva decisamente con la Lancia Flavia 1800 (un milione e 850 mila) e la Giulia GT 1600 (due milioni 195 mila). In testa alla classifica, naturalmente la Ferrari: la 330 GT costava sei milioni e mezzo. Ma sarebbe stato meglio spendere la stessa cifra per una 275 GTB che oggi è valutata 7-800 mila euro, mentre la 330 GT supera a fatica gli 80 mila nelle aste internazionali (molto più quotata è la 330 GTC). Più a buon mercato, si fa per dire, la Maserati 4 porte, quattro litri, il cui prezzo di listino era di cinque milioni e 800 mila lire. Ma che cosa succedeva nel mondo dell'automobile di quell'epoca? Sfolgiando giornali e vecchie riviste scopriamo che il 18 novembre 1963 viene completato il Brennerbahn, il Ponte Europa che collega l'Italia a Innsbruck e diventerà asse portante della futura autostrada che da Verona porterà a Monaco di Baviera. Nel gennaio 1964 Paddy Hopkirk su Mini Cooper S vince il Rallye di Montecarlo lasciando esterrefatti i direttori sportivi di Lancia, Peugeot, Citroen e Panard che puntavano alla vittoria. A Daytona la Ferrari umilia la Ford sulla pista di casa piazzando le sue vetture al primo, secondo e terzo posto nella 200 Km (non ancora 24 ore). Un'altra mazzata arriverà tre anni dopo, nel 1967, con un altro "1, 2 e 3" che farà ingiallire di rabbia Henry Ford II. Il 26 febbraio 1964 la Cassazione dichiara illegittimi i parchimetri. Il caso era scoppiato a Cremona, dove un automobilista milanese aveva beccato una multa per non aver introdotto la monetina nell'apparecchio di controllo automatico. Presentato ricorso, aveva vinto. Quanto tempo è passato...



Arriva il mercatino!

Spesso collezionare auto e moto d'epoca significa anche accumulare pezzi di ricambio e oggetti legati alla nostra comune passione che non sempre vengono utilizzati. Molte volte restano ad ammuffire, in un angolo del garage. Ecco allora che lo scambio dà una seconda vita a questi oggetti perché non è detto che quello che per noi è superfluo non sia invece indispensabile a qualche altro collezionista o appassionato. Con questi propositi ritornerà anche quest'anno, nel primo fine settimana di ottobre, la tradizionale Mostra Scambio di Villafranca organizzata dal Arcadio Cordioli (foto), segretario del Veteran Car Club Enrico

Bernardi. Si tratta di un simpatico appuntamento al quale tutti gli espositori possono partecipare gratuitamente, con idoneo preavviso agli organizzatori per la predisposizione degli spazi necessari.

Info: vccebernardi@vccebernardi.it



Calendario 2011

28 agosto 2011	Raduno auto moto d'epoca "Motori d'altri tempi"
11 settembre 2011	Raduno di Volta Mantovana
25 settembre 2011	Automotoraduno storico di Vigasio
1-2 ottobre 2011	Mostra scambio "Città di Villafranca"
2 ottobre 2011	Raduno di Malcesine con caccia al tesoro
2 ottobre 2011	Rievocazione "Salita delle Torricelle"
9 ottobre 2011	"Passione auto, Verona e dintorni"
16-23 ottobre 2011	Raduno sociale Veteran Car Club Bernardi
8 dicembre 2011	Ardita veneta - Bici d'epoca

Raid del Garda

Una partecipazione da tutto il centro nord ha salutato il VI° Raid del Garda organizzato il 5 giugno da Luciano Panarotto, socio del Veteran Car Club Bernardi e presidente del Verona Club Auto e Moto d'Epoca. La manifestazione ha richiamato concorrenti da Milano, Perugia, Bologna, Mantova, Bolzano, Trento, Venezia e Vicenza. Il percorso, che iniziava dalla chiesa di San Zeno (patrono della città di Verona), ha raggiunto il lago di Garda nell'amenissima località di Peschiera. Qui, i partecipanti sono stati ricevuti dalle autorità locali. Lo stesso onore è toccato nelle altre soste a Sirmione, Desenzano, Salò, Limone, Riva e Torbole, dove si è consumato il pasto intorno alle 13. Nel pomeriggio, dopo aver toccato i comuni della costa veronese, fra i quali la bella Malcesine, la comitiva ha raggiunto Bardolino



facendo rientro a Verona per la cena di Gala. Lo stesso organizzatore è già al lavoro per la Salita delle Torricelle, Trofeo Cabianca, che si disputerà domenica 2 ottobre sulle colline che circondano la città scaligera.

Sconti ai musei

Il Museo Nicolis ha avviato un rapporto di collaborazione/reciprocità con il Museo dell'Olio (Turri) ed il Museo del Vino (Zeni) di Bardolino, per valorizzare la sinergie tra imprese culturali e per far conoscere al territorio tre realtà che promuovono il comprensorio, la tradizione italiana e l'ospitalità che il mondo ci invidia. Per incoraggiare la conoscenza di questo circuito virtuoso, chiunque si recherà in uno dei tre Musei, potrà richiedere un buono sconto valido per gli altri due.

MUSEO DELL'AUTO NICOLIS

Via Postumia - Villafranca 045 6303289

Sconto di 3 euro sul ticket intero.

Omaggio da 0 a 18 anni.

MUSEO DELL'OLIO TURRI

Via Peschiera 54 - Cisano VR 045 6229047

Ingresso gratis, sconti su prodotti.

MUSEO DEL VINO ZENI

Via Costabella, 9 - Bardolino VR 045 7210022

Ingresso gratis, sconti su prodotti.



MUSEO DELL'OLIO D'OLIVA

