

Clacs in



L'AVVISATORE GRAFICO DEL BENACO AUTO CLASSICHE ASD

N° 38 - 2020



Editoriale del Presidente

Cari Soci,

Con il 38° numero di Clacson, il primo dell'anno 2020, stiamo tutti uscendo dal periodo di confinamento a causa del Covid-19, una situazione inimmaginabile nel mese di gennaio. Spero che siate tutti in buona salute per la riapertura ed il cauto ritorno alla normalità. Purtroppo, a causa di questa emergenza sanitaria, il Club ha dovuto intervenire pesantemente con lo spostamento ed annullamento di molti eventi pianificati ad inizio anno, perciò, in accordo con il consiglio direttivo, abbiamo previsto per il 2° semestre di organizzare eventi ad hoc, tenendo conto del meteo. Queste uscite si svolgeranno con itinerari e visite a siti produttivi e culturali nella nostra regione e nel confinante Trentino, vi suggerisco di seguire attentamente il nostro sito in quanto ci sarà un continuo processo di aggiornamento

e novità. Con molto piacere vi voglio informare che durante il periodo di confinamento la nostra Associazione ha fatto una donazione di € 1.000,00 al Comune di Bardolino in favore delle famiglie più bisognose. Inoltre, tenuto conto del buon andamento delle iscrizioni e rinnovi per il 2020 – siamo vicini ai numeri dell'anno precedente – abbiamo deciso di fare omaggio ai nostri sponsor della quota per l'anno in corso e li ringrazio anticipatamente per la loro riconferma per l'anno 2021. Colgo l'occasione per dare il benvenuto a nome di tutto il C.D. a due nuovi sponsor: Favalli Marmi e la Banca Euromobiliare che nelle prossime serate culturali autunnali si alterneranno nella presentazione della loro attività. Un caro saluto, auguro una splendida estate, arrivederci a presto nei nostri raduni.

Ugo Vittoni
Presidente



BENACO AUTO CLASSICHE

CONSIGLIO DIRETTIVO 2018 - 2021

Presidente

Ugo Vittoni

Vice Presidente

Alessandro Lonardelli

Segretario

Davide Nicaso

Consiglieri

Michele Ferrari, Loris Marana, Pier Luigi Peron,
Nino Romeo, Alberto Scuro, Roberto Spiritelli

Sede e Segreteria
Orario

Largo del Casel, 2 Zona Artigianale - Bardolino (VR)
Giovedì H 14.00 - 16.00 **Sabato** H 10.00 - 12.00

Partita IVA 03520380233

Telefono +39 045 62 12 098 - Cellulare 346.66.86.557 - Fax +39 045 62 12 098
info@benacoautoclassiche.it - www.benacoautoclassiche.it

BENACO AUTO CLASSICHE A.S.D.

Redazione **IL CLACSON**

clacson@benacoautoclassiche.it

Direttore Responsabile

Daniele Pagliarini

Direttore Editoriale

Nino Romeo

Registrazione del Tribunale di Verona: n° 1.930 R.S. del 14/10/2011

Stampa: Grafiche Aurora S.r.l.
Via della Scienza, 21
37139 - Verona

Martedì 12 Maggio, dopo una lunga gara contro la malattia il mio, e nostro, amico Umberto Conato ha raggiunto il suo idolo Ayrton nell'Olimpo dei piloti che oltre ad essere bravi al volante erano prima di tutto brave persone. Ho conosciuto Umbe, quando mi ha venduto una MiTo, lui uno degli ultimi venditori vecchia maniera di Girelli era prima di tutto un appassionato di auto e sì, abbiamo parlato di MiTo, ma abbiamo parlato della Sua 993 Turbo della Sua ex 924, ex Boxster... Siamo diventati amici, abbiamo iniziato a frequentarci ad uscire con le nostre auto, ben presto le auto sono diventate solo la scusa per stare insieme il vero motivo era che ci si divertiva, si stava bene insieme con Francesca, Chiara ed Eleonora che erano sempre con lui. L'entusiasmo strabordante, il sorriso di Umbe mi hanno spinto a fare Sport!!! A prendere il Kart ed uscire con un gruppo di ragazzi per andare ad Ala. Umberto è entrato nel Bena-co, ha conosciuto da più vicino Marco, Flavio ed alla fine ha convinto la concessionaria per cui lavorava a sponsorizzare il nostro evento principale. Ha premiato una Alfa Romeo Giulietta SZ nella quale non sarebbe mai riuscito ad entrare e su sua richiesta al Garda Classic Show Youngtimer abbiamo premiato la RZ del nostro amico Paolo. Non esiste consolazione se non quella di pensare a ciò che dicevano gli antichi greci: E' caro agli Dei chi li raggiunge presto. Ciao Umberto

Tiziano



SOMMARIO - ATTIVITA' 1° SEMESTRE 2020

- > Vittorio Valbonesi - Presidente Comm. Tecnica Nazionale ASI
- > Collezione Micromotori di Ettore Trentadue
- > Pranzo Sociale a Bardolino 26 Gennaio 2020
- > B.A.T. 9 - Un capolavoro di modellino
- > MASERATI 3200 GT
- > Commissario Tecnico ASI
- > Lo stile Rétro degli anni '90
- > ASI sulle strade d'Italia - grande evento WEB

E' trascorso un anno da quando il nostro Presidente Alberto Scuro e il suo staff sono stati eletti alla guida di ASI. Un anno proficuo, denso di lavoro e di innovazione. Fra le novità che mi riguardano direttamente, c'è l'introduzione del nuovo CRS e del Certificato di Identità; due documenti importanti che oggi con le loro migliorie, risultano più adeguati e adatti alle nuove situazioni che il mondo del collezionismo affronta. A differenza del passato, il CRS oggi è la certificazione più importante che i soci ASI possono richiedere. Dopo un tavolo di lavoro fatto con la Motorizzazione, si è giunti alla possibilità di poter emettere un documento riconosciuto ed estremamente valido per la circolazione e per la re-immatricolazione dei veicoli che non dispongono più dei documenti d'origine. Ovviamente, il veicolo per essere certificato quale mezzo di rilevanza storica, deve avere le giuste caratteristiche che possedeva all'epoca della sua commercializzazione. Il commissario tecnico di Club, è il primo anello della ideale catena che serve per ottenere il certificato. Il CT, è il primo vero filtro che opera direttamente sul campo, è colui che verifica, visionando il mezzo, le autentiche caratteristiche del veicolo: il numero di telaio, la corrispondenza con il tipo motore, l'esatto abbinamento fra interni decorosi e tinta esterna. Il veicolo deve possedere una bella carrozzeria priva di urti e striscioni, avere una livrea conforme, priva di adesivi e/o decalcomanie applicate. In pratica, come previsto dai recenti accordi, i circa 800 CT di club iscritti in un apposito elenco che si rinnova ogni sei mesi, depositato presso la Motorizzazione, svolgono un'attività di pubblico ufficiale. Eseguita la prima parte del protocollo, si compila il modulo allegando le foto necessarie. E' auspicabile, anche se al momento non è richiesta (probabilmente lo sarà dal prossimo anno) la foto del tipo/numero motore. Altra novità, sono i nuovi moduli CRS che oltre ad avere una nuova grafica, riporteranno l'impegno firmato del socio a mantenere inalterato nel tempo, la buona condizione del proprio veicolo. Il Regolamento FIVA a cui ASI aderisce, prevede che il mezzo certificato, possa essere utilizzato per soli scopi ludici (raduni e manifestazioni), mai per lavoro. L'impegno al mantenimento delle caratteristiche di originalità, è fondamentale. Sono previsti da parte di ASI dei controlli campione atti



alla verifica della inalterata "Rilevanza Storica". La perdita di tali caratteristiche, comporterà la cancellazione del veicolo dal Registro storico e la segnalazione di tale cancellazione, alle autorità competenti (Motorizzazione). Anche per il Certificato di Identità, cambiano un po' di cose. A breve entreranno in vigore i nuovi libretti di richiesta domanda. Questi dispongono di una grafica più completa, con più spazio per contenere il seriale alfanumerico del telaio e del numero motore delle vetture più moderne, notoriamente più lunghi. Se consideriamo questo tipo di Certificazione interna, come l'ottenimento di una vera e propria "Laurea" del mezzo, la domanda, deve essere completata in maniera adeguata. Occorre definirla con tutta la campionatura richiesta (vernice, tessuto, pelle, sky, moquette, etc.), non saranno accettate le fotografie di questi componenti. Per le Yongtimer, costruite secondo la modalità minimalista dell'epoca che adottava sellerie con metrature calcolate, occorrerà attivarsi per tempo, ed effettuare prima della sessione di verifica, una ricerca dei materiali presso i tanti tappezzeri specializzati. Fortunatamente, le vetture "più giovani", sono state costruite in grandi numeri, ed è più semplice reperire tessuti e/o pellami. Questa incombenza non è studiata per creare problemi al socio, ma viene intesa come un'operazione rivolta al futuro. Noi non rimaniamo, ma le nostre adorate vetture sì. Pensate dunque, a chi fra 30/40 anni, affronterà un probabile restauro di queste ultime o, rinnoverà, altri precedenti restauri. La tecnologia futura e la campionatura conservata, permetteranno di ricostruire ciò che è stato, preservando l'originalità delle cose nel tempo. La Commissione Tecnica Nazionale Auto, ha previsto degli incontri formativi per i commissari tecnici di club, per i Presidenti e per tutti coloro che desiderano partecipare ad un incontro fra appassionati. Il dialogo e lo scambio di opinioni, portano sempre allo sviluppo di pensieri costruttivi che ci permettono di migliorare il nostro lavoro, e di dare assistenza e risposte più pronte ai soci. Siamo riusciti a fare due bellissimi incontri: Verona e Ferrara, poi il Covid, ci ha fermato. Con rinnovato impegno e la collaborazione di tutti, appena possibile, riprenderemo la nostra attività per dare supporto e assistenza a tutti i soci ASI. Un cordiale saluto.

Vittorio Valbonesi - Presidente C.T.N.A



COLLEZIONE MICROMOTORI ETTORE TRENTADUE - VERONA



Nel mese di Gennaio 2020, Alberto SCURO, Presidente dell' ASI, insieme a Danilo CASTELLARIN, Presidente della Commissione Musei, accompagnati da Ugo VITTONI e Alessandro LONARDELLI, hanno fatto un'interessante visita alla Collezione di Micromotori di Ettore TRENTADUE che ha sede a Verona in Via Montorio n° 4.





Alcune immagini delle numerose vetture d'epoca dei nostri soci che hanno partecipato al tradizionale Pranzo Sociale che ha avuto luogo al Ristorante LA LOGGIA RAMBALDI sul porto di Bardolino, parcheggiate sul Lungolago Roma con qualche "pezzo" da evidenziare: qui a sinistra, in primo piano, la MORGAN, sotto la MASERATI Merak e in basso la SUBARU Impreza. Nella pagina a destra possiamo ammirare la LANCIA Flavia 2000 coupé Pininfarina e la FORD Mustang, icona della produzione d'oltreoceano.





PRANZO SOCIALE - BARDOLINO 26 GENNAIO 2020





Alcune immagini dei tavoli con tutti i posti occupati dai nostri soci che hanno partecipato al tradizionale pranzo di inizio anno per gli auguri e l'annuncio dei programmi.



In queste tre foto, abbiamo qui a destra Davide Brancalion che ringrazia il nostro invito e la proficua collaborazione con il VCC di Bolzano di cui è Presidente insieme a Katia Lonardi Vice Sindaco di Bardolino e Alessandro Lonardelli che sotto affiancano Enzo Mainenti, presidente dell'HCC di Verona, Ugo Vittoni e Samuel Ghirello, Commissario Tecnico del VCC di Legnago e in fondo la premiazione di alcuni dei nostri soci volenterosi che non eistano a mettersi a disposizione del club per collaborare alla riuscita delle manifestazioni.





B.A.T. 9 - UN CAPOLAVORO DI MODELLINO

La lingua italiana è meravigliosa perché talvolta, invertendo soltanto la posizione delle parole si riesce a dare un altro senso alla frase. Infatti, se nel titolo avessi scritto "Il modellino di un Capolavoro" avrei reso omaggio a Franco Scaglione per il magnifico tratto che ha saputo dare a questa Alfa-Romeo 1900 C del 1955, ultima di una inimitabile triologia iniziata nel 1953 e frutto di una ricerca stilistica avanzata che riassume lo stato dell'arte in materia di aerodinamica dell'automobile. Infatti le tre vetture erano denominate "Berlina Aerodinamica Tecnica", rispettivamente 5, 7 e 9. Invece, così posizionate le stesse parole sono un grande omaggio a **Roberto Spiritelli**, nostro artista modellista che crea dal nulla questo tipo di capolavori (non è il primo...). Io apprezzo la bellezza delle linee

che sono state fedelmente riprodotte nel modellino e non mi avventuro in dissertazioni tecniche su come raggiungere tale perfezione, sono sicuro che le fotografie che corredano l'articolo siano sufficienti per lasciarci letteralmente a bocca aperta di fronte ad un impegno così su una scala 1:18. Oltre la precisione, pazienza, occhio per il dettaglio e manualità eccellente, per dare la forma corretta alle piccole lastre di metallo bisogna essere un ottimo battilastra, o no? E prima ancora, per procedere al taglio dei piccoli pannelli, disegnatore tecnico! Quindi, sarebbe riduttivo complimentarsi con Roberto dicendo che è un grande modellista, è anche tutto il resto e aggiungo, bravissimo nella scelta dei soggetti inconsueti.

Nino Romeo





In questa pagina, la triologia delle B. A. T. concepite da Franco Scaglione, per la Carrozzeria BERTONE, su telaio Alfa-Romeo 1900 C. In alto da sinistra, vista posteriore della Berlina Aerodinamica Tecnica 7 del 1954 e, a destra, la prima B.A.T. denominata 5 esposta al Salone di Torino del 1953. Nella foto grande, le tre realizzazioni della carrozzeria torinese. Il coefficiente di penetrazione di queste berlinette era di 0,23 e raggiungevano i 200 km all'ora. Qui a destra la B.A.T. del 1955, contraddistinta dal numero 9, prescelta da Roberto Spiritelli per la realizzazione del modellino. Qui sotto, la B.A.T. 11, un esercizio di stile compiuto nel 2008, dalla Carrozzeria BERTONE sul telaio dell'Alfa-Romeo 8C Competizione, per soddisfare la richiesta di un cliente, ex proprietario della 9.



Sono nato nel 1983, nel 2000 avevo un Malaguti Phantom F12 raffreddato a liquido, nero opaco, mi sentivo il re della strada: da Arbizzano al liceo Maffei di Verona non più di 8 o 9 minuti. Un giorno, ad un semaforo rosso, vengo affiancato da una auto sportiva blu. Auto Sportiva? No. Auto di Lusso? No. Hypercar? No. Non era nulla di tutto ciò: era una Maserati 3200 GT. L'avevo vista solo sulle riviste "Auto" e "Quattroruote" e mi ero limitato ad immaginarmela. Il verde scatta e malgrado il casco integrale e la marmitta Sito (omologata) sul mio F12 un rumore basso e pieno mi entra nelle orecchie, il tempo di alzare gli occhi e vedo per la prima volta i quattro scarichi incorniciati dai fanali a boomerang. La linea morbida e sinuosa del posteriore illuminata dai primissimi fanali a led. Piccolo dettaglio: il Phantom, per quanto fosse un cinquantino, aveva uno spunto notevole che più di una volta mi aveva permesso di scattare in prima fila

re James Bond per essere un individuo di stile. Non posso sapere se il guidatore fosse un agente del Sismi, ma di sicuro l'abbinamento "Uomo italiano - Maserati" non aveva nulla da invidiare all'abbinamento "James Bond - Aston Martin DB7" (anche se in realtà James a quell'epoca girava con una tristissima Z3) anzi, il calore italiano rendeva più umano e più perfetto il quadretto rispetto alla "gelida classe albionica". Con un lieve movimento del polso supero la 3200 GT immobile nella sua bellezza, illuminata dai raggi del sole, il Tridente troneggia sulla mascherina dell'auto, i fari piccolini, le feritoie che sul cofano nutrono le due turbine IHI incutono timore, la vedo dallo specchietto aerodinamico del mio due ruote, sembra uno squalo bianco, la bocca grande, occhi piccoli, branchie. Scatta il verde, rimango imbambolato, sento un colpo di clacson, mi sposto mi sfilava via! Sono passati 20 anni, anzi 19 anni e qualche mese, 3 settimane



davanti a tante auto anche con una certa cavalleria, in questo caso la vista celestiale delle ali a led non era contemplata nei miei calcoli, ma della Maserati al semaforo vidi solo la targa. Alla fermata successiva i miei 5 cavalli sono riusciti ad affiancarsi ai 370 della bella modenese. La osservo, dal vivo è ancora più bella, le foto in studio la deformano, è compatta, i cerchi da 18 danno un'idea di stabilità, attraverso il vetro spio gli interni, l'orologino sul cruscotto è un tocco di classe nel tripudio di pelle che ricopre linee in cui il concavo si scambia con il convesso, senza uno spigolo, che forniscono una sensazione di morbidezza, di ambiente ovattato. La persona al volante ha un abito elegante, forse una quarantina di anni, di bell'aspetto. Mi trasmette una bella sensazione di persona di classe, la percezione, dai miei 17 anni, è di un uomo realizzato che non ha bisogno di esse-

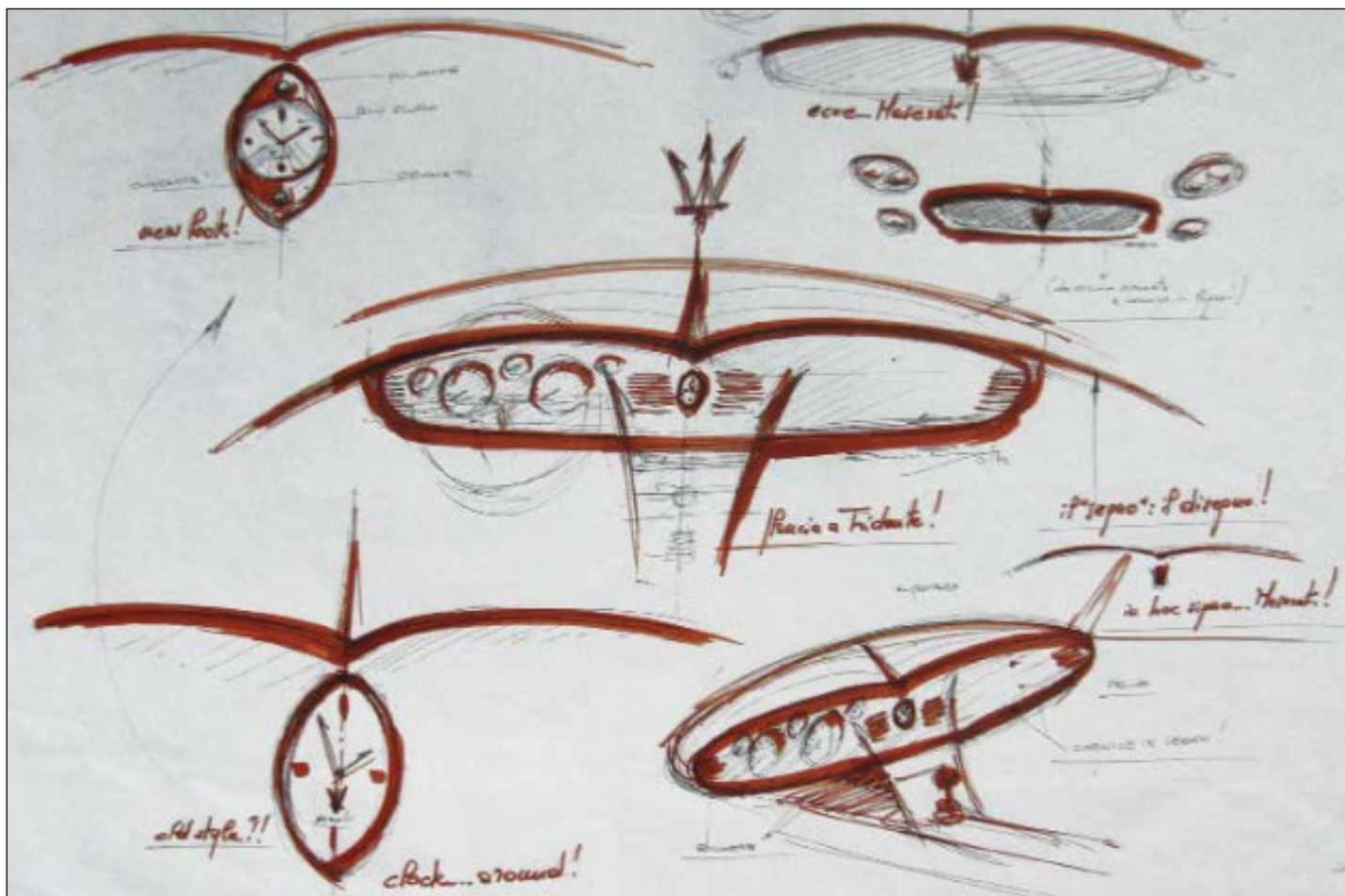
fa ho portato a Parigi l'ennesima F430, sto parlando con il mio amico Gianni di quanto sia bello il marchio Maserati e anche lui, malgrado oggi sia utente GTS di Zuffenhausen, concorda con me sulla bellezza e la piacevolezza della serie 3200/4200/GranSport ricordando la sua 4200. Mi riaffiora alla memoria il ricordo di quei momenti. Martedì apro Autoscout e la incrocio, grigio oro metallizzato, interni havana, lontano risuonano delle parole tipo soft touch, corpo farfallato, alternatore, benzina, inaffidabili... "ops mi è sembrato di vedere un gatto" il telefono suona... rispondono, la telefonata dura 3 minuti, si è "unfallfrei, alles funktioniert, turbo ok, oil ok, kein problem mit Wärme" buon prezzo se vado a prenderla subito, sono le 12.30, ore 16.00 l'airbus A320 di Eurowings semivuoto sta rullando sulla pista del terminal 1.





H 13:14 Le turbine fischiano, decollo. Mercoledì ore 10.00 le turbine di nuovo fischiano e decollo, ma questa volta il comandante non si chiama Hermann Göring o come cavolo si chiama il capitano della Eurorings, il capitano sono io, le poltrone non sono quei sedili poco imbottiti di finta pelle dell'aereo francese, ma pelle morbida cucita artigianalmente con regolazione elettrica e scaldare sedile sui quali qualche artigiano italiano ha passato del tempo fra un Lambrusco ed un Parmigiano Reggiano. Fin dai primi metri mi sono accorto che malgrado la sensazione di vent'anni prima non occorre essere agente del Sismi per portare in strada questa opera d'arte in movimento; è tuttavia meglio essere temerari e non aver paura di affrontare lunghe ore dal benzinaio! Col pieno nel serbatoio e più leggero nel cuore (tengo i soldi nella tasca interna della giacca), mi rendo presto conto che effettivamente, il quarantenne di vent'anni fa non aveva dovuto insistere molto sull'acceleratore per seminare il me ragazzino sullo scooter. La coppia motrice dell'ultimo motore Maserati garantisce a questo gioiello della meccanica una splendida uscita di scena al marchio modenese dal palco dei motoristi, almeno quanto garantisce al guidatore della berlinetta una veloce uscita di scena dagli orizzonti dei portatori degli altri spostatoi. Freno, non vedo l'ora di entrare in autostrada per sentire le turbine, il semaforo, il vialone, il borbottio sommesso degli 8 cilindri, arriva il verde, la macchina si lancia e magia: fischia! Fischia come l'Airbus del giorno prima, la velocità sale velocemen-

te, saranno passati 7 o 8 secondi e sul tachimetro la lancetta è già da codice penale. Giusto 0-100 in 5 secondi netti. Guardo la scritta sul cruscotto: Jaeger! Questo gioiellino monta contachilometri marchiati Jaeger. Mi perdoneranno i puristi autarchici, ma la mia personale classifica da esteta delle strumentazioni è la seguente: 1) Smith 2) Jaeger 3) Veglia. La scritta Jaeger mi evoca gli anni 60, mi immagino gli occhi concentrati di Juan Manuel Fangio che fissano la lancetta del contachilometri di una 3500 GT che sale verso il cielo strappando un sorriso sul viso del campione argentino. Il rombo del V8 riempie l'abitacolo mentre la radio con navigatore originale Becker (nel 2000) rimane muta, nessuna musica può essere più melodiosa dell'orchestra Maserati, lo sterzo è diretto, preciso, il cambio è secco e ogni marcia entra con un solo accenno del polso, i giri salgono, le turbine IHI fischiano, l'ASR si accende anche in terza, schiaccio il tasto sport... mi appiccico le dita, ma le sospensioni si irrigidiscono, il rombo non cambia, il pensiero vola a Giovanni, penserà lui a mettere una valvolina. L'autobahn si apre davanti al parabrezza, le 4 corsie e i cartelli bianchi con le barre grigie incitano ad appoggiare l'acceleratore sulla soffice moquette, le cifre dello Jaeger vengono indicate in rapida successione fino a 260... il vento che tenta di opporre resistenza al tridente è più rumoroso dello scarico. Lo schizzo originale del disegno per il cruscotto della 3200 GT, con l'orologio centrale, è stato ideato dal designer Enrico Fumia, all'epoca Direttore del Centro Stile Lancia.



Lo schizzo originale del disegno per il cruscotto della 3200 GT, con l'orologio centrale, ideato dal designer Enrico FUMIA, all'epoca Direttore del Centro Stile LANCIA.





Italdesign dimostra come la resilienza sia la soluzione migliore anche con l'aria: le linee sinuose invece di opporsi la usano aerodinamicamente per incollare la macchina al nastro di asfalto. Il cartello con l'omino che scava mi ricorda che oltre al pedale destro e sinistro sarebbe il caso di verificare il funzionamento del pedale centrale. Diciamo così: se i G accelerazione possono portare dolori cervicali, quelli opposti in frenata non rischiano di costringere il pilota al collarino. È tradizione parlare di auto speciali paragonandole ad animali feroci: tigri, squali, leoni. La 3200 è un gatto, anzi una Gatta: soffia quando infastidita e fa le fusa quando coccolata. Come mi dissi qualche anno fa non è una auto sportiva ma è veloce come tale, è comoda come un'auto di lusso ma non è una auto il cui peso va calcolato in dislocamento, è bella, è bellissima fine a sé stessa, è sobriamente bellissima, si fa guardare non per l'urlo isterico di uno scarico, non per un colore flashy, ma per un contesto di classe, di eleganza, di sportività, tutto questo per dire cosa? Che quando dopo 500 km percorsi e i 116 € di benzina

sono evaporati, sono riuscito a scendere dall'abitacolo con dignità; sembra una specifica stupida ma le prestazioni della macchina spesso vengono permutate con la comodità che si evidenzia al pubblico nella difficile fase del Sali e scendi. Mi giro e la guardo, ho fatto 1300 km, Heilbronn, Niederkruchten, Varese, sono le 3 di mattina, ha ingurgitato 290 € di benzina (ho ancora qualcosa nel serbatoio), mi è costata due spazzole dei tergicristallo, mi ha sporcato i pantaloni col soft touch, mi ha fatto strizzare gli occhi perché i fanali non sono propriamente visori notturni... sono 5 minuti che me la sto rimirando, forse è il caso di entrare in hotel, sperando di dormire poco che domani sarà un altro giorno, ma un giorno migliore con la 3200. Caratteristiche tecniche: Motore anteriore 8V di 3.200 cc, 2 turbocompressori IHI, quattro alberi a camme in testa, 368 CV a 6.250 giri/min., cambio 6 marce, velocità massima: 285 km/ora. Design: G. Giugiaro (esterno) E. Fumia (interni). Produzione: 4.795 esemplari, dal 1998 al 2002..

Tiziano Romeo



MASERATI 3200 GT



LO STILE RÉTRO ANNI '90



VOLKSWAGEN Typ 1



VOLKSWAGEN Concept 1 - 1994



FORD Mustang Bullit - 1968



FORD Mustang Bullit - 2018

La seconda patria del Maggiolino furono gli USA, quelli che avevano tentato di assassinarlo bombardandone l'alveare durante la seconda Guerra Mondiale, furono poi i suoi più grandi estimatori al punto che, nostalgici, in un giorno dei primi anni '90, i responsabili del design della filiale americana della casa di Wolfsburg fusero le due cose più riuscite della Germania del '900: lo stile minimalista della Bauhaus e la Typ1. Incrociarono tre archi perfetti e, nel 1994 a gennaio, presentarono la Concept 1. Il successo sbalorditivo "costrinse" VW a metterla con un nome scelto dalla sede tedesca che come al solito diede prova di grande fantasia: New Beetle. A parte le forme rotonde, qualche serio problema aerodinamico e le prestazioni il New Beetle e la Typ 1 non avevano nulla in comune. L'erede americana aveva acquisito motore e trazione anteriore un abitacolo arioso che la rese molto Freude anche tramite le ampie vetrate che facevano filtrare il sole che aiutava la fotosintesi dei fiori nel vasetto che aveva attraversato oceani e lustri. Le rifiniture erano tedesche ma in salsa messicana. Non si può dire che il New Beetle bissò il successo della Typ 1 ma ebbe un merito: Quello di introdurre lo stile rétro e rendere disponibile ad un più ampio segmento di mercato un'auto che diventava un semplice lusso e perdeva la vocazione utilitaristica. Diventa la prima auto per il popolo senza vocazione specifica se non quella del piacere, la prima Auto del popolo Epicurea, dando inizio ad una nuova era. Il New Beetle, come d'altronde la Typ 1, nasce in un momento economico molto florido, sono i primi anni '90, il boom finanziario sembra non avere limiti, tutto ciò che viene piantato produce foreste di oro, il panorama automobilistico in questo momento è piatto. Da quando Etienne Lenoir fece il primo giro con la sua carrozza senza cavalli, l'automobile ha sempre avuto una evoluzione prettamente utilitaristica e cioè: ogni auto ha sempre avuto uno scopo ben preciso fosse esso lo spostamento di persone per ragioni di lavoro o turistiche, sportivo, di sfoggio del lusso, utilitaristico nel vero senso del termine. Ogni auto è sempre stata concepita sulla ricerca di una caratteristica ben specifica: confort, sportività, lusso, ergonomia. La prima auto che rompe questo sistema fu la Lamborghini Miura. La Miura è senza dubbio alcuno la capostipite delle auto Epicuree: Auto perfettamente inutili! Inutili per la pista, inutili per il turismo, inutili per la città, inutili per qualsiasi cosa che non fosse il piacere che genera l'auto in sé.

FERRARI 365 GTB/4 Daytona - 1968



FERRARI 456 GT - 1992



PORSCHE 550 Spyder - 1955



PORSCHE Boxster S - 2004



Naturalmente la Miura, la sua erede Countach ed altre che non stiamo qui ad elencare, non sono mai state auto a portata di tutte le tasche. Il mondo dell'auto fedele a questo credo produceva auto dalle spiccate caratteristiche personali ma nessuna auto personale: Se Lancia Thema, Alfa-Romeo 164, Mercedes Benz W 124, BMW E 34 e Volvo 850 erano tutte indubbiamente differenziabili l'una dall'altra, nessuna di queste era coraggiosa. I listini non avevano auto "ludiche", Alfa-Romeo proponeva la bellissima ma ormai sposata Duetto, Mazda si era lanciata in un'opera di copia aggiornata di una spider inglese italianizzata in salsa Wasabi con la Mx-5... Mercedes e Bmw vendevano le loro banali cabrio alla solita clientela per l'estate. Ogni gamma aveva un modello "giovane" con nome Turbo, 16V, GTI, ma nulla che si discostasse da una macchina di grande serie modificata ad hoc. Alfa sintetizzò perfettamente il concetto di ciò che sarebbe stato il mercato del futuro quando la pubblicità della 1900 TI diceva la "berlina di famiglia che vince le corse", in pratica il concetto della Golf GTi, precedentemente anticipato da nomi altisonanti quali Abarth, Gordini, HF, Autodelta, seguiti poi da Msport, Amg, Peugeot Sport. La pubblicità veniva fatta sulle vestigia del periodo bellico, veniva disegnata su quello che era la memoria delle generazioni che avevano i mezzi per comprare le auto, persone nate negli anni '30, persone che avevano fatto parte, volenti o nolenti dei Balilla, della gioventù hitleriana, o che avevano vissuto l'epopea dei resistenti in Francia! Persone che avevano ben chiara l'idea di nazionalismo che, come visto precedentemente, aveva nello sport la sua cartina tornasole. La pubblicità investì nello sport e così la vittoria della Fulvia, auto semi popolare sull'Alpine al Monte-Carlo era l'Italia che vinceva e Lancia dava la possibilità ad ogni giovane di essere un italiano vincente sulla Francia. Nel 1993, il giovane Balilla di 60 anni prima fa trionfare il suo popolo, la sua cultura sul tedesco comprando la Delta Evo che aveva appena triturato il tedesco con la sua Escort e mandato il giapponese con la Celica a mangiare sushi. La clientela non chiedeva pertanto nulla di diverso anche perché non immaginava nulla di diverso e, se il poster della Countach era nelle stanze dei nati negli anni '70, essi erano ben consci di non aver la possibilità di permettersi un'auto inutile che costava come 2 appartamenti. E' in questa fase di nulla assoluto che nasce la Concept 1.

Ingombrante, poco prestazionale, con pochissima capacità di carico. Inutile come utilitaria, specie nella sua versione cabrio, inutile come stradista, inutile in città, inutile per il single che vuole fare colpo, inutile per la donna che la usa come seconda auto, inutile per la famiglia, eccessivamente costosa rispetto alla molto più utile Golf. Inutile ma bella, bellissima, un'auto da sensazione, un'auto che colpisce, che entra nel cuore e non ne esce più, un'auto allegra che trasmette Freude, l'unica auto che trasmette piacere nel catalogo mondiale. Un'auto che si compra perché emoziona, che però rispetto alla Diablo (nipotina della Miura) la gente può sognare, si può utilizzare. La New Beetle, dà la possibilità alle persone di vivere il benessere acquistando un'auto senza senso ed è in quella mancanza di senso che sta il benessere. E' la prima auto che si sceglie senza paragonarla a null'altro perché ne uscirebbe perdente sotto tutti i punti di vista, ma vincente su quello che funziona meglio l'emozione. La prima auto dell'era delle auto avvicinabili fine a sé stesse, in altre parole la prima delle Fast Luxury cars. Il vasetto di fiori con il New Beetle passa da necessità per ricordare la F di KDF a manifesto della Freude. E' opinione comune che la Concept 1 sia stata la madre fondatrice dello stile rétro, inteso come rievocazione in chiave moderna di auto del passato. In realtà non è stato così ed è stata anticipata di pochissimo, un anno, da un'altra auto, dal marchio molto blasonato: la Ferrari 456 GT. La vera antesignana dello stile rétro se si escludono Excalibur, Auburn 51 o De la Chapelle, è stata la sportiva di Maranello, con un altro micro antecedente dato da due auto di produzione italiana entrambe Alfa: la Gran Sport Quattroruote e la Pettenella Leontina. Bypassando Quattroruote e Leontina per la tiratura "intima", la 456 è direttamente figlia della Ferrari 365 GTB/4 più nota come Daytona. Nel 1992 Ferrari

decide di sostituire la 412, una Ferrari quasi "familiare" con 20 anni all'attivo. La gamma del Cavallino, sul finire degli anni '60 era composta dalla 365 GT 2+2 erede della 330 e dalla Daytona, di 8 cilindri non se ne parlava. L'arrivo della Miura sparigliò le carte. Ferrari si trovò un concorrente imprevisto e nulla in gamma che potesse concorrere. Le Ferrari erano tutte Gran Turismo, Daytona compresa, degna erede della genealogia delle 250 SWB e GTO. La Daytona oltre ad essere una grande stradista vinceva in pista fra le GR4. L'anti Miura, ovvero il tentativo di Ferrari di essere inutile, fu la 365 GT BB, 12 cilindri boxer derivato dalla formula uno, telaio da corsa con abitacolo e i 2 apribili che facevano da cofano e parafrangente. Gli anni '70 e '80 trascorsero quindi con una gamma a 12 cilindri che rimase immutata, con l'aggiunta delle piccole 8 cilindri e la sostituzione nell'84 della BB con l'altra Ferrari Epicurea: la Testarossa. L'89 è l'anno della 348 e dell'inizio della produzione industriale di Ferrari sotto la guida di Montezemolo. Per sostituire la 412 con qualcosa che permettesse 4 posti comodi e un comportamento da grande stradista la Ferrari ha presentato la 456, per me la più bella delle Ferrari dell'era moderna. Il cahier des charges era bello pieno, fra le altre cose la nave ammiraglia di Maranello avrebbe dovuto ospitare anche il nuovo V 12. La 456, pur essendo un'auto totalmente nuova ha molti stilemi che richiamano la Daytona come il muso lungo teso, che fa arretrare l'abitacolo, il frontale, con la griglia bassa, quasi nascosta nel paraurti, la linea di cintura un po' alta, il padiglione che ne fa una fastback, il posteriore con il cofanino, scomodo per caricare qualsiasi cosa, tagliato a trapezio, la vettura ellittica che inquadra tutto il posteriore, i 4 farettoni appaiati due a due. I richiami intergenerazionali erano tanti; ciò accade nel 1992, ben prima che la Typ 1 venisse rivista in salsa Bauhaus made in USA.

VOLKSWAGEN New Beetle cabriolet - 2003





ALFA-ROMEO Gran Sport
Quattroruote ZAGATO - 1966



FIAT Trepùno Concept - 2004



MINI One - 2001



JAGUAR "S" type - 1999

Se l'idea di rifarsi al glorioso passato venne quindi inventata in Ferrari, copiata e sdoganata dal New Beetle, essa fu prolifica. Se New Beetle e 456 nacquero in un momento ben preciso di rivoluzione il susseguirsi delle auto rétro fu per assecondare un mercato che ora aveva deciso cosa desiderare: auto emozionali. Auto che fanno passare in secondo piano la praticità e così BMW tira fuori dal capello il gioiello di Alec Issigonis e la battezza Mini, Fiat rispolvera la 500, Ford riprende i disegni di Lee Iacocca per la Mustang, Citroën tira fuori la C3... Tutte queste auto hanno la stessa caratteristica, rimandano ad auto che sono state e rimangono iconiche. Auto che tutti conoscono, che hanno suscitato la simpatia dei genitori, che spesso le devono finanziare. I marchi pongono i loro rétro stile come fast-luxury, per il costo di una 500 si prendeva una Panda e mezza ed anche ben allestita, auto che, grazie ad una forma più lineare, aveva il vantaggio di essere fruibile da 5 persone, poter caricare ed essere facile da parcheggiare. Questa nouvelle vague potrebbe definirsi un neoclassicistico Boteriano: La 456, il New Beetle, la Mini, la Mustang, la 500 hanno tutte in comune il fatto che, rispetto alle auto cui si ispirano, hanno fatto una cura di Junkfood e sono ingrassate a dismisura. New Beetle e 500, rivoluzionano gli schemi originali: il motore passa davanti per le economie di scala, cambiano posizionamento di mercato e da utilitarie diventano veri e propri giocattolini che servono per "strusciare" nelle piazze e nei caffè delle città. Mini mantiene le caratteristiche della vera Mini: motore anteriore, assetto da go kart bagagliaio ridicolo, prezzo assurdo, eppure la firma BMW, il fatto che nel 2002 il ricordo delle ultime Mini sia fresco ne fanno un successo commerciale. La Ford, con la Mustang, dopo anni di disegni che, ad eccezione della SVT Cobra, ricordavano più delle anonime auto giapponesi per andare in fabbrica che leggende con 500 cavalli firmati Shelby, riprende le linee delle cavalline americane del 1967 e con la serie KR anche la Mustang era in grado di riportare l'immaginazione del guidatore dalla fabbrica della Toshiba alle distese dell'Arizona. Il rétro contagia tutti, tornano le zeppe, tornano le pin-up, tornano gli occhiali giganteschi che in pochi, originali, non avevano mai lasciato. Se la Mondaini non aveva mai lasciato gli occhiali oversize, Porsche invece, come la signora Vianello, non ha mai abbandonato la struttura di Ledwinka... già, la cavallina di Stoccarda è figlia del KDF!



Motore a sbalzo raffreddato ad aria, dalla 356 alla 992 il family feeling è sempre presente e Porsche ha sempre mantenuto fedele a sé stessa schemi e linea, una 992 e una 901 sono la ragazzina e la trisavola ma si vede che la linea è quella, che gli interni sono loro con il contagiri centrale che sale e scende velocissimo grazie ai volani alleggeriti. Porsche non si può definire rétro, non è figlia di una moda, Porsche è un esempio di marketing e di evoluzione. Se la 356 nel '62 era in ritardo di 15 anni rispetto ad una auto italiana - non si discuta sul fatto che una Giulietta magari SS, esagerando Zagato, era su un altro pianeta rispetto alla 356 - allo stesso modo è indiscutibile che quando uscì la prima 911, con motore 6 cilindri 2 litri, Ferrari, aveva la GTO, dal prima della 911 a dopo la 911 prese 10 anni. Tuttavia, anche Porsche ha ceduto al rétro in due modi e ne ha fatto nascere un terzo. La prima cessione ai fasti del passato è ovviamente la Boxster, nata in un momento di crisi nera per il marchio: la 993 per quanto bella iniziava a patire il fatto di avere come compagna di listino, per tenere i bilanci in positivo, la 968 e di essere figlia di un progetto dei primi anni '60. Visto che su ogni auto costruita Porsche perdeva soldi, urgeva trovare una soluzione. Sempre Detroit, sempre primi anni '90, 1993 per essere precisi, sulle orme della 550 Spyder, Porsche presenta al grande pubblico il primo esempio di auto interamente progettata da Porsche senza aiuti ne scopiazature: (928/924/944/968 si ringrazia Audi, 914 Volkswagen era nel nome) e con un nome di fantasia Boxster. Cosa impariamo da questa auto? Che è meglio che i tedeschi non diano nomi alle auto (ricordiamo Jetta per dirne una su tutte); a parte l'evidenza, Boxster risulta dalla crisi di Boxer e Speedster ovvero ciò che rese Porsche famosa in

USA. Di Boxer c'era il motore, di speed, specie nelle prime 2.5 nulla, di "ster" c'era la definizione di quando fondevano i motori a causa di alberelli e altri cuscinetti legati al sistema di raffreddamento che rompevano. Il giocattolino riprende dalla 550 ciò che ha reso la 550 e poi la 718, auto realmente vincenti rispetto alle 356: la posizione del motore diventata centrale posteriore. La Porsche delle donne, o quella dei parrucchieri, come dicono quelli che non l'hanno mai avuta e che guidano un catorcio a metano, è stata ed è in realtà una grande auto che fra le altre cose ha avuto il merito di salvare Porsche. Non perché fosse economica in assoluto, ma perché Porsche, dopo i primi 30.000 esemplari, per ottimizzare i costi la fece costruire in Finlandia alla Valmet fino all'avvento del modello 981 nel 2011. Capito ora perché nel telaio all'undicesima posizione c'è una U e non una S? Di rétro in realtà la Boxster aveva nelle prime serie il fatto di essere completamente scarna e poco altro perché, onestamente non si può dire ricordasse la 550, Porsche però puntò tutto il marketing su questa carta ed onestamente devo dire: ebbe successo. Il secondo modo con cui Porsche sfruttò la moda rétro fu la 997 Sport Classic: una 997 S, con motore portato a 408 cavalli (mappatura di centralina), colore grigio anni '60, due gobbe sul tetto che fanno molto racing e un alettone a becco d'anatra in ricordo della 911 2.7 RS, listino doppio rispetto alla Carrera S da cui deriva... forse in questo caso il rétro ha un senso quantitativamente chiaro. Il terzo modo rétro, non è di Porsche, è di Singer e, anche se ad onore del vero gli inglesi del Vick Garage ci avevano già pensato, è merito del californiano se oggi è tutto un fiorire di "restomood". Il concetto è quello di prendere una auto



LANCIA Fulvia coupé Concept - 2003



RENAULT Fiftie Concept - 1996



CITROËN Revolte Concept - 2009

moderna e renderla simile a quelle storiche così un telaio di 964, un motore di 993, una carrozzeria in fibra di carbonio fatta tipo pre-bumper permettono all'utente, dopo il pagamento di 500.000 dollari di circolare nella sua Carrera con le comodità degli anni 90/2020, ma con la classe che avrebbe avuto se fosse stato in una 911 S del '73. La classe, la classe del passato, la ricerca della memoria di tempi durante i quali si stava meglio, si stava bene, tempi in cui l'auto aveva uno scopo ludico, non di assoluta necessità come oggi. La classe di quando l'auto era un accessorio che avevano in pochi, che distingueva i più fortunati che potevano esibire un raggiunto benessere, e il benessere per essere tale non deve offendere la vista. Questa tendenza allo stile rétro è stata criticata da qualche noto designer come mancanza di creatività delle nuove leve mentre invece i suoi sostenitori ritengono che il movimento è partito da una semplice osservazione basata su un modello iconico che si è evoluto in 50 anni fedele a sé stessa come la 911 e cioè: come sarebbe evoluto il Maggiolino (oppure la Mini o la 500) se fosse stato mantenuto in produzione? Ed i risultati sono venuti fuori, alcuni con seguiti produttivi ed altri no.

Tiziano Romeo



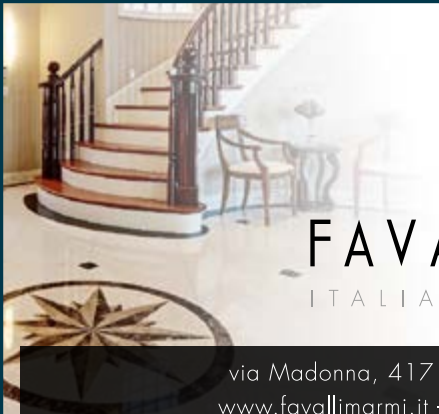
A S I SULLE STRADE D'ITALIA - GRANDE EVENTO WEB

“ASI sulle strade d’Italia” è stato l’evento web organizzato domenica 21 giugno con una lunga diretta streaming sui canali Facebook e Instagram dell’Automotoclub Storico Italiano. Uno speciale giro d’Italia in collegamento con i club federati ASI, che hanno mostrato le bellezze dei propri territori direttamente dall’abitacolo di auto storiche in movimento. Le manifestazioni del settore sono ferme da molti mesi e ci sono ancora incertezze sulla loro tanto attesa ripresa, per questo ASI ha pensato ad un grande “raduno diffuso” da vivere in maniera virtuale e telematica, lasciando spazio e voce ai club per raccontare gli eventi che hanno dovuto annullare. È stato un viaggio coinvolgente e appassionante, grazie al quale è stato possibile vivere le realtà motoristiche e paesaggistiche di tutta la Penisola, dalla Valle d’Aosta alla Sicilia. “L’Automotoclub Storico Italiano è una realtà che ha radici profonde in tutto

il Paese”, ha evidenziato il presidente Alberto Scuro durante il suo collegamento da Bardolino, sede del Benaco Auto Classiche e località che ospitò la fondazione dell’ASI nel 1966: “chi ne fa parte condivide i valori più sani dell’associazionismo: ecco perché la voglia di vivere insieme la comune passione per i veicoli storici è sempre più incontenibile dopo questo lungo periodo di distanziamento sociale forzato. Gli appassionati hanno voglia di tornare in strada e la nostra Commissione Manifestazioni Auto, presieduta da Ugo Amodeo, ha ideato una simpatica iniziativa web grazie alla quale i tanti club che ogni anno organizzano manifestazioni di altissimo livello fanno divertire gli appassionati anche in streaming”.

Luca Gastaldi
Ufficio Stampa ASI







FAVALLIMARMI
ITALIAN MARBLE DESIGN



via Madonna, 417 - Bovolone VERONA - tel. 045 7103211
www.favallimarmi.it - info@favallimarmi.it - **SEGUICI SU** @ f

BENACO AUTO CLASSICHE SHOP



GIUBBINO LE MANS

*Interno pile
Colore blu navy
Donna: S - M - L - XL
Uomo: M - L - XL - XXL*

PREZZO € 39,00



GILET LE MANS

*Interno pile
Colore blu navy
Donna: S - M - L - XL
Uomo: M - L - XL - XXL*

PREZZO € 35,00



GILET INDY

*Tecnico profilato
Colore blu marina
Unisex:
S - M - L - XL - XXL*

PREZZO € 35,00



CARDIGAN INDY

*Cotone - full zip
Colore blu navy/grigio
Unisex:
S - M - L - XL - XXL*

PREZZO € 35,00



POLO MONZA

*Cotone Piquet
Colore bianco/blu navy
Donna: S - M - L - XL
Uomo: M - L - XL - XXL*

PREZZO € 25,00



CAP B.A.C

*Cappellino Cotone
Ricamato
Unisex*

PREZZO € 12,00



ESTINTORE AUTO

*C.A.M.PI PMB1EN
1 Kg polvere ABC*

PREZZO € 17,00



CD INNO B.A.C

*+ 9 cover di successo
(Gaber, Battisti, Beatles)
sul motorismo*

PREZZO € 10,00



OROLOGIO SILVERSTON

Al quarzo - Diametro 40 mm

PREZZO € 100,00

Acquisti presso la Sede Benaco Auto Classiche Largo del Casel, 2 - BARDOLINO
Tel. 045 6212098 - Cell. 346 6686557 mail: segretario@benacoautoclassiche.it

BENACO AUTO CLASSICHE SHOP



STEMMA METALLO

*Pressofuso con viti
per attacco calandra*

PREZZO € 25,00



STEMMA PIN

*Pressofuso con
spillo a clip*

PREZZO € 4,00



PORTACHIAVI

*Pressofuso
ad anello*

PREZZO € 15,00



LA LOGGIA
E LA BARCHESSA
RAMBALDI
AL PORTO DI BARDOLINO



Taverna
da Memo
RISTORANTE PIZZERIA
BARDOLINO



CARROZZERIA
MULTI SERVIZI
GOMMISTA

Tel. 045.6201225

Loc. Bran, 934 - 37013 Caprino V.se (VR)



ALBERTINI

PRATICHE AUTO E NAUTICHE

dal 1960

Gruppo Albertini Bussolengo

CONVENZIONI: **SUL SITO** WWW.BENACOAUTOCLASSICHE.IT - SERVIZI

SONO ELENATE LE CONVENZIONI CON I NOSTRI SPONSOR



Programma Attività 2020

Domenica 13 Settembre	17° Italian Classic Parade Bardolino
Domenica 27 settembre	Giornata Nazionale del Veicolo Storico
Giov. 1 > Lun. 5 Ottobre	91ª Festa dell'Uva e del Vino a Bardolino
Giovedì 29 Ottobre	"The Porsche Way" serata culturale
Domenica 15 Novembre	10° Lago di Garda Mon Amour
Giovedì 19 Novembre	"Lamborghini" serata culturale
Domenica 13 Dicembre	Tradizionali Auguri di Natale

Per eventuali aggiornamenti consultare il sito www.benacoautoclassiche.it



Something new in Bardolino!



+39-045-6212433

WWW.MAISONME.IT

INFO@MAISONME.IT



Affiliato: STUDIO LAGO SRL - BARDOLINO - GARDA - TORRI DEL BENACO

BANCA
EUROMOBILIARE

Private banking dal 1973

Davide Magalini

Consulente finanziario abilitato all'offerta fuori sede

Filiale Verona
Piazza Brà 26/D
37121 Verona

www.davidemagalini.it