

N° 39 - 2020

"Clacs"

L'AVVISATORE GRAFICO DEL BENACO AUTO CLASSICHE ASD



**VOLKSWAGEN
MAGGIOLINO
1965**

Editoriale del Presidente

Cari Soci,

Questo numero di Clacson è l'ultimo del 2020, *annus horribilis* che abbiamo vissuto in modo particolare a causa delle restrizioni e le precauzioni dovute alla pandemia che ha sconvolto le nostre abitudini e modi di vita che stiamo ancora vivendo. La situazione di emergenza ha comportato la conseguente sospensione delle abituali attività del Club, salvo alcune uscite organizzate autonomamente da alcuni soci. Malgrado questi inconvenienti, il Benaco Auto Classiche è rimasto operativo con appuntamenti per i CRS e rinnovi, il sito è stato sempre aggiornato e Vi suggerisco di consultarlo periodicamente per le notizie attuali che di volta in volta saranno pubblicate. Con l'intento di fare cosa gradita ai nostri soci e tenuto conto della minore attività svolta durante l'anno che volge al termine, è stato deciso di applicare una riduzione di € 20,00 una tantum al rinnovo della quota annuale 2021 portandola ad € 110,00. Inoltre, per incentivare il

rinnovo nel periodo abituale, per tutte le iscrizioni che verranno effettuate entro il 28 Febbraio 2021 sarà fatto omaggio della borraccia in acciaio, personalizzata con il nostro stemma. Nell'ultima pagina troverete il calendario degli eventi che prevediamo di realizzare nel 2021, a partire dalla Primavera, in attesa di tornare alla normalità entro breve tempo. In quest'ottica, sono stati inseriti alcuni eventi di rilievo che sono sicuro richiameranno il Vostro interesse a partecipare e ne cito tre a titolo esemplificativo: la visita dei musei di Stoccarda, il 5° Garda Classic Car Show e la Gita in Umbria, lasciandovi il piacere di leggere il programma completo delle attività. Poiché questo numero Vi sarà recapitato nei primi giorni dell'anno nuovo, spero che abbiate trascorso un Sere-no Natale in piacevole compagnia e Vi auguro un Buon Anno 2021, in piena libertà, buona salute e voglia di rimettere in moto i nostri preziosi gioielli motoristici. Un caro saluto, buona lettura.

Ugo Vittoni
Presidente

Tesseramento 2021

L'iscrizione al Benaco Auto Classiche ASD include anche l'A.S.I. - Automotoclub Storico Italiano ASI e da diritto a ricevere la rivista mensile "La Manovella" fino a febbraio 2022, di poter omologare targa oro i propri veicoli, di poter certificare l'interesse storico e collezionistico dei propri veicoli a prezzi agevolati, di richiedere aggiornamenti, rettifiche o duplicati di certificati già emessi, di partecipare a molte manifestazioni e concorsi di eleganza organizzati anche da altri club federati. L'iscrizione permette inoltre di usufruire delle tariffe agevolate delle polizze RC per veicoli storici e di essere in regola con le clausole della maggior parte delle polizze RC delle compagnie assicurative che impongono al contraente di essere socio di un club per l'efficacia della copertura assicurativa. Inoltre, l'appartenenza all'associazione permette di vivere la vita sociale del club, ricevere il periodico "Il Clacson", consultare la biblioteca presso la sede sociale, ricevere il gadget omaggio che per l'anno 2021 consiste in una utile borraccia dal design molto elegante per portare con sé bevande calde o fresche durante tutte le vostre uscite.

QUOTA DI ISCRIZIONE per l' ANNO 2021:

Socio Ordinario (Club + ASI base) € 110,00

Gli Under 35 (soci di età inferiore ai 35 anni) e chi non è intestatario di veicoli storici riceverà un buono carburante del valore di € 10,00.

Socio Familiare (Club + ASI base) € 60,00
Socio Sostenitore (solo Club) € 50,00

Integrazione Europe Assistance ASI "Formula In" (soccorso stradale gratuito veicoli assicurati almeno ventennali) € 10,00 (offerta dal club fino al 28 febbraio 2021)

Integrazione Europe Assistance ASI "Formula Full" (maggiore assistenza rispetto alla Formula In) € 40,00 (promozione € 30,00 fino al 28 febbraio 2021)

Purtroppo finché sono in vigore le restrizioni legate al Covid 19, la sede resterà chiusa al pubblico e le iscrizioni al nuovo anno dovranno essere eseguite solamente a mezzo bonifico bancario.

Coordinate bancarie:

Banca Popolare di Sondrio
Agenzia di Bardolino

IBAN: IT 96 J 05696 59260 000002276X83

Intestato a BENACO AUTO CLASSICHE asd

Causale: "Nome Cognome del socio" + "Numero di tessera ASI" + specificare se "Formula Base" - "Formula In" - "Formula Full"

Importo: come sopra descritto (in caso di dubbi sull'importo da pagare contattateci a mezzo email o con SMS - WhatsApp al +39 346 66 86 557)



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 Largo del Casel, 2 Zona Artigianale - Bardolino (VR)
Orario **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

SOMMARIO - ATTIVITA' 2° SEMESTRE 2020

- ° 17° Italian Classic Parade a Bardolino
- ° VOLKSWAGEN Maggiolino 1965
- ° PORSCHE type 64 - Un modellino d'autore
- ° Raid Reggio Calabria - Milano - Collezione LOPRESTO
- ° Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca - ASI



Qui sopra, il Parco Carrara Bottagisio nella zona in cui si vedono le ALFA-ROMEO ed il numeroso pubblico di appassionati presente. Qui sotto, in una bella immagine di Davide Quinci, vediamo in primo piano il frontale di tre 500 di modelli epoche e marchi diversi: da sinistra una Fiat 500 L, segue una Abarth 595 ed una Gianni.





Malgrado i timori della vigilia per partecipazione degli appassionati alla manifestazione, con l'allentamento delle restrizioni dovute all'emergenza sanitaria, i possessori di veicoli storici italiani hanno risposto positivamente alla chiamata con una presenza che ha superato le più rosee previsioni: ben 550 auto esposte fra il Parco Carrara Bottagisio e il Lungolago di Bardolino. Dalle bellissime foto scattate per lo più da Davide Quinci, figlio del nostro socio Antonio, si nota una prevalenza di Fiat e in particolare di 500 ma oltre le 126 e le Coupé, sono arrivate anche le Balilla Coppa d'Oro, le 1100 di epoche diverse, la 850 Sport coupé, la Ritmo cabriolet, la 124 spider, la Barchetta, la Fiat 850 Gran Prix Francis Lombardi, l'Abarth 2000, l'Alfa-Romeo Giulietta sprint, spider, Giulia berlina, la SS, la GT Junior, 2600 berlina e spider, la 2000, l'Alfetta, la 75, l'Autobianchi A112, la Lancia Fulvia coupé 3 ed infine la Maserati 4200 GT.





**VOLKSWAGEN
MAGGIOLINO
1965**

Dall'Argilla al Plexiglass, personale visione dell'evoluzione dello stile.

In genere passo del tempo ad imbrattare carte scrivendo di automobili, oggi faccio il salto di qualità: passo ai complementi di arredo. Il vaso. Abbiamo tracce di vasi fin dalla preistoria, originariamente utilizzato per contenere liquidi, abbiamo esempi nell'antichità cinese di vasi lavorati nei periodi delle dinastie Ming, mentre in periodo Greco l'arte della ceramica è stata un pochino messa da parte, essa riprenderà nel Rinascimento e i vasi arriveranno ad essere utilizzati per le più svariate funzioni: dal vaso da notte, al vaso per fiori, a quello da farmacie, ad urna cineraria fino a complemento d'arredo nell'automobile. In questo ultimo caso, il più noto è quello della Volkswagen che appare per la prima volta sul Maggiolino nel lontano '39 e che si tramanda da ormai più di 80 anni... Il vasetto made in Wolfsburg ha sempre avuto la forma simpatica di proiettile, che è anche quella fallica. L'austerità, o la sicurezza, ha portato gli ingegneri tedeschi a cambiare il materiale da vetro a vetro ecologico... plastica trasparente. La motivazione del perché nella cupa Germania, post

Grande Guerra, post Weimar, sia cresciuto un vaso porta fiori nell'abitacolo di un'auto voluta con tutte le sue forze da Adolf è un mistero, ma può trovare una risposta nel nome iniziale del veicolo in questione: KdF... in pratica un codice fiscale... acronimo di Kraft durch Freude. Forza attraverso la Gioia. Salendo con "Doc" Brown sulla De Lorean (in inox e motore PRV) del film "Ritorno al Futuro", nella seconda metà degli anni '40, la Germania esce da una guerra causata da lei e da un trattato di Versailles che ha lasciato l'amaro in bocca ai tedeschi che si sono sentiti depauperati dell'Alsazia e della Lorena, della regione dei Sudeti in repubblica Ceca e, soprattutto, brucia il fatto che nel corridoio di Danzica ora si parli polacco. Fallito l'esperimento della repubblica di Weimar, durante una serata alcolica in birreria a Monaco un architetto fallito nato in Austria, parte nobile dei Germanici, prende la parola e spiega come la rinascita della Germania passi attraverso il sentimento di coesione nazionale il quale comprende: nazionalismo, sovranismo ma anche socialismo, perché, a differenza dei politici di oggi, il caporale di Boemia aveva capito che nulla si poteva fare senza un popolo felice.



Il resto è storia; dalle SA (Sturmabteilung – reparti d'assalto) alla notte dei lunghi coltelli ecc., non entriamo nel merito della storia noi ci occupiamo di vasi... tuttavia "l'umore" del tedesco medio è importante per l'evoluzione del vaso, dopo il Putsch della Birreria Adolf decise di ispirarsi al vicino di casa Mussolini, che aveva una formazione nazional socialista, si rifaceva alla grande storia dell'impero romano ed alla sua solidità. La trasmissione al popolo di questa sensazione avveniva attraverso la glorificazione del militarismo in tutti i suoi aspetti, dimenticando che il militarismo non era l'aspetto principale del funzionamento dell'impero romano. Il popolo, a partire dall'emblema del partito, un fascio littorio che richiamava l'arma con la quale magistrati e dittatori fecero rispettare l'ordine nell'antica Roma, viveva nel nazionalismo e nel socialismo, lo stato aiutava i cittadini, si prodigava per loro aiutandoli nella vita quotidiana. Ben consci che nulla lega più dell'agonismo, il fascismo prima, così come il nazismo dopo, spinsero molto sullo sport, su glorificazioni del passato e su tutto quanto fosse utile a creare sentimento di unione, a creare un sentimento di potenza, di forza... Kraft. Se parliamo di nazionalsocialismo... l'aspetto sociale consisteva nel mettere le persone in una situazione di "debito" nei confronti dello stato il quale all'epoca però faceva tutto quanto possibile per soddisfare i cittadini e dare loro la sensazione che lo stato, come un buon padre di famiglia chiede, ma dà, dà la possibilità alle persone di accedere al benessere. Il benessere è, generalmente, rappresentato prima di tutto dal soddisfacimento dei bisogni primari e, ottenuta la certezza che i bisogni primari sono soddisfatti, dal superfluo. Il superfluo è, ad esempio, l'accesso alla tecnologia, a ciò che prima era considerato lusso: al giorno d'oggi questo lusso comprende tutta l'elettronica dal cellulare, al computer, alla tv al plasma, ma, il superfluo, è anche la possibilità di accedere ad abiti firmati ed altre cose che sono più o meno necessarie. Con questo concetto nascono recentemente i marchi e lo sviluppo del concetto di fast-luxury ossia prodotti che danno la sensazione di lusso ad un prezzo accessibile. Nel 1933 non si parlava di telefono e i ricchi scorrazzavano per Berlino con le loro potenti Maybach, il borghese di alto livello poteva permettersi la Opel... ma il popolo era a piedi e penso che all'epoca il popolo tedesco avesse già il calzetto di spugna ma le comode Birkenstock non erano ancora state inventate.

Insieme alle ferie pagate inventate da Benito qualche anno prima, Adolf introdusse, in riva al mare del nord, i primi stabilimenti balneari di stato che avevano l'eleganza e l'armonia di un bunker antiatomico (che non esisteva) e permettevano ai piccoli ariani di andare a "balneare" di fianco ai cantieri navali che stavano approntando Bismarck o altri U-boat. In questo contesto di "Freude" alla tedesca mancava solo una cosa: un elemento che unisse la Kraft e la Freude... La forza attraverso la gioia, appurato che tutti i vari Schneider e Müller avevano abbondanza di würstel e patate e bevevano birra, l'aranciata "Fanta" hitleriana arriverà solo nel '41, Adolf decise che la sensazione di benessere sarebbe arrivata attraverso l'automobile, la Germania avrebbe regalato ai suoi cittadini la mobilità. La parte sociale del Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei si era messa in moto in modo tangibile, avrebbe dato la possibilità ad ogni tedesco di mettersi nel garage della sua abitazione un'auto. Il piano marketing prevedeva un'auto semplice, che potesse trasportare 5 civili, oppure 3 soldati e un mitragliatore, che non costasse più di 1.000 Reichsmark, 8 mesi di stipendio e che non consumasse più di 7 litri per 100km (chi sa ha capito di cosa parliamo, capisce che già a quei tempi taroccavano i dati ancora prima che venisse creato il marchio). A dire il vero, esisteva già la Opel ma fra le varie clausole del patto di Versailles, nel 1929, era passata nelle mani della General Motors, americana... il partito si chiamava National Socialist non Fremd Socialist, oltre al fatto che Adolf avrebbe poi deluso l'amico Benito che gli aveva insegnato l'autarchia... Adolf chiamò pertanto alla sua corte Ferdinand Porsche e un altro che non ha fatto storia e che quindi non ricordo, chiedendo loro di sottoporre al Reichstag un progetto che rispettasse le caratteristiche su menzionate. Piccola nota di redazione: in quegli stessi anni, siamo nel

1935/36 e alla Citroën, Boulanger dava degli ordini alla maniera hitleriana di creare un'auto che potesse trasportare 2 contadini in zoccoli, 50 kg di patate, a una velocità di almeno 60 km/h, con un consumo di 3 litri/100 km, sospensioni che permettessero di trasportare una cesta di uova, in un campo arato senza romperle e il tutto doveva essere guidabile da una guidatrice principiante. Bello vedere la differenza del cahier de charges fra il Führer tedesco e l'A.D. francese. L'aspetto interessante è come fossero diversi gli scopi: da una parte si pensava alla campagna e all'agricoltura in un paese in pace, dall'altra si pensava ad una auto che potesse trasportare soldati e mitragliatrici, da una parte bastavano 3 litri dall'altra 7... Il risultato del pensiero si vedrà nel 1940. Comunque stiamo sempre parlando di vasi. Come anticipato, la fortuna aiuta gli audaci e così, per quanto il genio di Porsche fosse indiscusso, venne scelto il progetto di Hans Ledwinka, che Porsche aveva avuto cura di scopiizzare e firmare sapendo che il padrone austriaco amava le Tatra. In realtà Ferdinand non copiò così tanto dal progetto Ceco: motore posteriore a sbalzo, raffreddato ad aria, disegno aerodinamico (copia di quello brevettato da Tatra), motore boxer... considerando che le auto di serie all'epoca avevano motore anteriore in linea raffreddato ad acqua, e l'aerodinamica di una palazzina... la fantasia al potere! Nel 1936 la gioia attraverso la forza inizia a viaggiare... 2 prototipi di berlina e una più leziosa cabrio iniziano ad andare a spasso per la Germania in pieno sforzo pre bellico... KdF non è un nomignolo, nemmeno un vezzeggiativo è l'ente governativo incaricato di distribuire la Freude a tutti gli Schmidt che guadagnavano 110 Reichsmark e che andavano in birreria. KdF assicurava a prezzi popolari spettacoli, vacanze e divertimenti (sempre in scala teutonica). Amato ed apprezzato da chi di dovere il KdF,



Il Maggiolino del nostro socio Alessandro Vantini



VOLKSWAGEN Typ 1



Typ 82 Kübelwagen



Typ 166 Schwimmwagen



Typ 87 Kommandeurwagen

ripeto un ente governativo, fu incaricato di organizzare la produzione. Fosse per il fatto che era la parte socialista del partito, fosse per il fatto che era un ente statale, i dirigenti sbagliarono i conti e KdF si trovò in difficoltà quando scoprirono che per produrre degli insetti metallici servivano soldi! Henry Ford, padre della motorizzazione di massa disse: produrrò un'auto che i miei operai possano comprare. L'intelligenza della cosa è che utilizzando il basico principio Keynesiano Ford si è garantito il mercato. Si disse che Ford finanziò il partito nazista contro la Opel, non è certo, ma certo è che diede a KdF la buona idea di "offrire" agli operai la possibilità di un piano di accumulo che finanziasse la costruzione degli stabilimenti in cambio poi dell'auto. La proposta funzionò e Ford diede l'idea che permise i natali del suo più grande rivale. Il gigantesco e faraonico piano di accantonamento creato con i soldi degli operai, 336.000, permise di costruire a Wolfsburg uno stabilimento dove sarebbe stata prodotta la KdF typ 1 che poi venne chiamata Volkswagen, auto del popolo dal nome dell'unico prodotto della casa. Nel 1938 alcuni esemplari pre serie confermano la Kraft e percorrono all'interno della PanGermania ben 2.400.000 km comprovando la bontà del progetto di Ledw... no Porsche! Presentata al salone di Berlino la Typ 1 riscuote un grande successo di pubblico e pare venga soprannominata simpaticamente Käfer (non è certo). E' proprio a Berlino che all'interno di Das Auto - questo veicolo innovativo, economico, affidabile, semplice, comodo, solido, costruito con la Kraft dell'acciaio della Ruhr - appare per la prima volta la Freude rappresentata dal vasetto di fiori, fragile, in mezzo al cruscotto, nero, austero di solido acciaio... una metafora della vita? Nel 1939 finita la partita a Monopoly dell'Anschluss, senza che a nessuno venisse in mente di battere ciglio, venne il momento per gli operai di Wolfsburg di accantonare il loro sogno perché al momento c'erano altre necessità. Dopo una notte d'amore con una scatoletta di tonno nacque la Kübelwagen, telaio della Typ 1 con disegno tedesco. Questo nuovo veicolo aveva la particolarità di avere lamiere piatte per velocizzarne la produzione con piccole nervature di rinforzo, la notte successiva la Typ 1 giacque con una vasca da bagno e ne nacque l'auto nuotatrice, Schwimmwagen, un piccolo concentrato di genialità aveva collegato all'albero motore una piccola elica retrattile che permetteva ai soldati di Adolf di guadaire fiumi e torrenti.



Qui a sinistra, una foto del 1954 con l' "Ovalino" di Mario Romeo (in cravatta) insieme al fratello Antonio, nonno dell'articolista. La targa LM stava per Lourenço Marques, antico nome della capitale del Mozambico. Nel modello Export di questo periodo, venne inserito lo stemma di Wolfsburg vicino alla maniglia del cofano (qui sotto).



Nella più interessante delle notti d'amore con una scatoletta riempita con carne di stambecco, la Typ 1 partorì la Kommandeur Wagen che aveva trazione integrale, ridotte e differenziale autobloccante. Verso la fine del conflitto per ovviare alla mancanza di carburante furono fatti degli esemplari sperimentali col gasogeno. Per quanto la Typ 1 fosse un bel gingillo, gli americani non vissero molto bene i dispetti che le figlie delle sue notti d'amore avevano perpetrato contro di loro e quindi, durante il conflitto, Stormi di Uccelli Neri con la stella della USAF bombardarono lo stabilimento di Wolfsburg. Nel 1945, finita la guerra, in previsione della ricostruzione, le forze alleate presenti in Germania a seguito degli accordi di pace decisero di radere definitivamente al suolo quanto rimaneva dello stabilimento Volkswagen. I macchinari per la costruzione erano stati dispersi nelle abitazioni e nei sotterranei intorno alla fabbrica come era uso in tempi di conflitto per tutelare i sistemi di produzione. La Typ 1 che tanta gioia aveva promesso aveva i giorni contati. Ivan Hirst, maggiore inglese, ingegnere meccanico si interessò al progetto e chiese agli alleati di risparmiarlo lo stabilimento. Il permesso fu accordato a due condizioni: 1) Che si facesse con i mezzi di bordo, senza faraonici investimenti e senza muovere persone. 2) Che entro il mese di Marzo 1946 fossero in strada almeno 1.000 esemplari. Ovviamente il nome KdF si sciolse come neve al sole e nacque la VW che sotto la guida di Hirst, impiegando per lo più prigionieri di guerra francesi, italiani e polacchi riuscì a produrre 1.003 vetture entro la deadline, la Typ 1 era rinata! Alla fine del 1946 erano state prodotte circa 10.000 auto, ricordiamo che parliamo di un paese appena uscito dalla guerra. Tutti gli esemplari del 1946 e 1947 vennero destinati ai

soldati alleati di stanza in Germania e solo nel 1948 venne approntato il primo esemplare Export, molto più rifinito in quanto destinato alla commercializzazione nei mercati ricchi quali quello svizzero o olandese dove finì appunto la prima Typ 1 esportata. Nulla dà più senso di gioia di un fiore, nulla dà più senso di leggerezza di un girasole o di una peonia, in Francia, una partenza con la voglia di fare è detta "la fleur au fusil" pertanto per tutto il tempo in cui la Typ 1 fu prodotta ebbe sempre il tratto distintivo del vaso con delle evoluzioni più in termini di materiale che altro, la perfetta forma ad ogiva rimase sempre uguale a se stessa. La bella idea del vaso attraversò i continenti e arrivò ovunque VW avesse impiantato una fabbrica: Germania, Portogallo, Messico... in tutto vennero prodotti 22.000.000 esemplari della prima World car della Storia ed altrettanti vasetti pieni di fiori hanno allietato i viaggi di altrettante persone. Il nome KdF in realtà era più che corretto e Porsche fece davvero un lavoro esemplare nel copiare un progetto realmente vincente, la Typ 1, era un'auto forte, costruita bene e affidabile, una vera utilitaria. Viaggiavano comodamente 4 persone, bagagli, mitragliatori, a difetto di un consumo di benzina imbarazzante per le prestazioni, il motore boxer garantiva affidabilità in tutti i terreni: Il 4 cilindri appena concepito ha affrontato tanto il caldo africano con l'Afrikakorps quanto il freddo delle steppe russe senza dare problemi di affidabilità, (le esplosioni sono considerate cause esterne e non contemplate nell'indice di affidabilità). Il motore era semplice, malgrado i 24 cavalli scarsi a disposizione aveva comunque una buona coppia motrice che permetteva a chiunque di cavarsi d'impiccio da qualsiasi situazione. Probabilmente le versioni da guerra non avevano i vasetti di fiori,



Il Maggiolino del nostro socio Lelio Crivellaro

ma alla fine degli anni '60, il Beetle come veniva chiamato negli USA divenne, l'auto della Pace e dell'Amore, l'auto dei ribelli, l'auto di coloro che si opponevano al capitalismo e alla politica espansionistica americana insieme al suo fratellino Bulli. Erano mezzi basici, limitati allo stretto necessario senza fronzoli ed orpelli come le auto americane, fu l'auto della contestazione, fu, rubando l'espressione coniata per la sua rivale "un art de vivre". E' stata prima l'auto per le famiglie in Germania, è stata l'auto dell'europeo, francese o italiano, che voleva differenziarsi comprando una vera auto per la famiglia pagando un pochino di più ma senza dissanguarsi. La funzione che ebbe il Maggiolino in Francia era assolta dalla Citroën 2 CV, e dalla 4 CV e poi Renault 4, in Italia la concorrenza era la Fiat 600. Il Maggiolino si rivelò essere auto per tutte le stagioni, dalla studentessa di matematica dai capelli lunghi e biondi che lo scelse arancione e lo adorava perché se lo aggiustava da sola, Ciao Prof, al direttore di banca che voleva qualcosa di più "consistente" della 600. Sono certo che sia in una che nell'altra il vasetto era pieno. Il nome Maggiolino (Käfer) venne da una pubblicità del 1967, la traduzione non è unica, in Tedesco Käfer è il coleottero, divenuto Maggiolino in italiano, Coccinella in francese, Scarafaggio in spagnolo, rimasto Coleottero in inglese con Beetle. La precisazione serve a spiegare le molteplici interpretazioni che ebbe questa creazione.



Il famoso vasetto a forma di agiva



Typ 1 "Pretzel" (due vetrini)

Certo, in molti avrebbero voluto utilizzare il DDT per far fuori questo scoppiettante veicolo che nemmeno Volkswagen riuscì a sostituire ma solo ad affiancare con una ben più "banale" auto chiamata Golf che nel '74 si immaginò di bissare il successo planetario del progetto di Ledwinka che tuttavia faceva classe a sé, non era la concorrente della due cavalli e nemmeno della 600, era il Maggiolino punto. Il 2003 fu l'anno della fine dell'epopea della Typ 1 nata in una nevososa notte tedesca in un '38 prebellico o parabellum, finita sotto il sole di Città del Messico. Il percorso industriale di questo prodotto ha attraversato il XX secolo, ha trasportato come solo lei sapeva fare intere generazioni lentamente, con una tenuta di strada aleatoria sia alle basse che alle alte velocità, problema peraltro conosciuto già all'epoca della Tatra che causò la morte per incidente di molti gerarchi tedeschi. Das Auto si guidava in un modo che poteva essere condiviso solo da Tatra e dalla sua diretta discendente Porsche; il motore a sbalzo, dietro alle ruote posteriori, per intenderci, aveva una grande utilità in termini di abitabilità e aerodinamica ma pessimi risultati in termini di spostamenti dei carichi, in fase di accelerazione il peso del motore e il suo movimento tendevano a "schiacciare" la parte posteriore e alleggerire l'anteriore; il risultato del fenomeno è che se da una parte rendeva più leggera la guida avendo le ruote direzionali libere da qualsiasi peso, nelle accelerazioni e alle velocità più alte la direzionalità, causa il limitato attrito delle gomme sul manto stradale, era un pregio... di altre auto. Il motore a sbalzo ed il telaio separato hanno fatto sì che l'auto soffrisse i trasferimenti di carico longitudinali pertanto la Typ 1, come poi tutte le Porsche e auto con motore a sbalzo posteriore, vanno guidate "to the iron", se di cognome si fa Mäkkinen, o limitando al massimo le variazioni dell'acceleratore se di mestiere non fai il pilota o il suicida. Il Maggiolino risulta quindi molto sottosterzante (quando vedi l'albero contro cui sbatti) se si apre il gas di colpo, o all'opposto sovrasterzante (quando senti il colpo e non vedi l'albero) in caso di frenata mentre l'auto è in appoggio. Mi rendo conto che da questa spiegazione il lettore si chieda come abbiano fatto a sopravvivere i guidatori di Maggiolini, in realtà i cavalli da 23 a 34 hanno sempre permesso velocità che attenuavano molto le drammatiche conseguenze dei vari impatti sopra descritti.



Il famoso HERBIE della Disney

New Beetle, una nuova interpretazione della Typ 1...



Nella guida regolare la Typ 1 è un'auto molto facile, molto più facile gli esemplari post 1960 con ammortizzatore di sterzo che impediva che ad ogni imperfezione il Beetle facesse pensare ad una necessità di esorcismo a causa dei movimenti incontrollabili del volante. La poca potenza, ma grande elasticità non ha mai permesso grandi prestazioni velocistiche ma permetteva di riprendere in IV a 30 all'ora senza dover scalare. La direzione aveva due pregi: era tanta avendo motore dietro il raggio di sterzata era molto limitato ed era molto leggera grazie anche al peso piuma dell'auto che nel momento più "grasso" della carriera non arrivava agli 800 kg, un'auto piccola di oggi ne pesa 1.300. Il cambio del Maggiolino era dolce e, se da una parte non permetteva cambiate al volo, dall'altra non poneva particolari problemi di seconde reticenti o altre amenità che marche ben più blasonate offrivano ai loro clienti. Il 1972 fu l'anno del record per il Maggiolino: superò la Ford Model T con ben 15.000.000 di esemplari costruiti nei vari stabilimenti mondiali ma la prova di forza la diede nel 1974 quando Volkswagen, che nel frattempo aveva tentato con magri risultati di affiancargli altre auto come la 1.500 ed altre di cui è inutile parlare, decise che sarebbe arrivato il momento di sostituire la Typ 1. Chiamato un designer italiano, il gusto di quelli di casa non era il migliore, crearono la Golf che tuttavia non scalzò il Maggiolino che rimase in auge, uguale a se stesso per altri 29 anni.

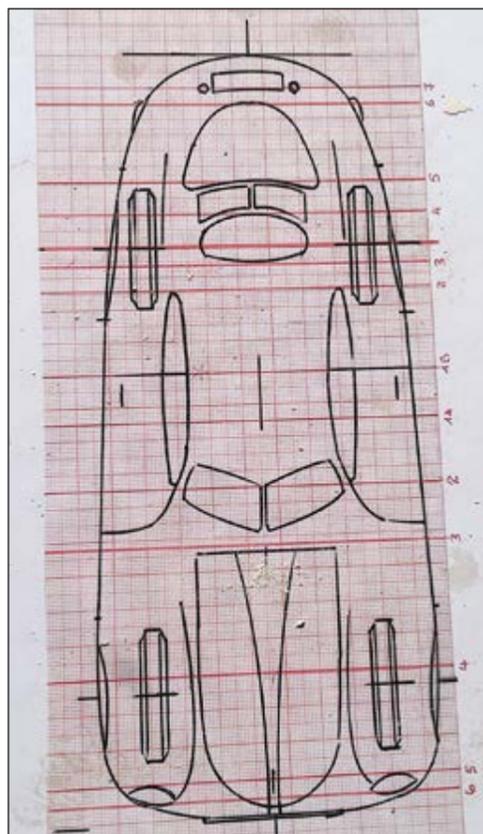
Tiziano Romeo

PORSCHE TYPE 64 - UN MODELLINO D'AUTORE

STORIA DELLA PRIMA PORSCHE

Il progetto fu concepito nel 1938 in seguito ad un incontro tra il Prof. Ferdinand Porsche e il Maggiore Adolf Huehnlein, responsabile della ONS (Oberste Nationale Sportbehoerde), l'organizzazione preposta agli eventi legati al Motorsport in Germania. Il progetto della ONS era quello di organizzare una gara endurance di 1500 km da Berlino a Roma che si sarebbe svolta nel settembre del 1939. L'obiettivo era di promuovere la KdF (Kraft durch Freude), il "Maggiolino" della Volkswagen da poco entrato in produzione e il cui progetto era stato realizzato dal Prof. Ferdinand Porsche su richiesta del Führer Adolf Hitler. Altro obiettivo propagandistico riguardava la promozione della nuova rete autostradale tedesca. Fu deciso di costruire tre esemplari speciali (prototipi), che lo Studio Porsche di Stoccarda definì progetto Type 64, mentre alla VW di Wolfsburg furono connotati come Type 60-K10 (Type 60 era il Maggiolino e K10 significava Karosserie n. 10). Costruite dalla Reutter Werk di Zuffenhausen, vennero progettate da Erwin Komenda per la carrozzeria e da Karl Froehlich per la parte meccanica. Fu utilizzato un doppio serbatoio per alimentare il classico motore posteriore raffreddato ad aria da 985 cmc della VW, ma potenziato a 32 CV. La carrozzeria in alluminio, con pannelli per la carenatura delle ruote consentiva di raggiungere i 150 km orari. La Berlino - Roma non venne mai disputata a causa dello scoppio della seconda guerra mondiale.

Delle tre Type 64 prodotte, due andarono distrutte e una fu portata in Austria a Gmünd dalla famiglia Porsche nei primi anni 40 e divenne la vettura personale del figlio del Professore, Ferry. Questi applicò sul cofano la scritta PORSCHE subito dopo aver registrato il nome della nuova ditta nel 1946. L'auto fu venduta nel 1949 al pilota tirolese Mathè, che vinse molte gare nazionali. Si può concludere la storia affermando che la Type 64 del 1939 sia la prima e unica vettura ancora esistente a portare il marchio, mettendo al secondo posto la mitica Type 356 del 1949, ritenuta da tutti il primo modello costruito da Porsche. Il nostro socio Roberto Spiritelli ha pensato bene di riprodurre in scala 1:18 la Porsche Type 64 del 1939. Fatti i disegni su carta millimetrata, ha poi preparato il mascherone in legno di balsa. La carrozzeria in lamierino di rame da 0,2 mm è stata poi modellata e sagomata con saldature a stagno. E' stato costruito completamente il motore e gli interni in scala su attenta osservazione di una trentina di fotografie del modello originale. Solo i fari anteriori appartengono ad una VW di Burago e le ruote ad un modellino Maisto, tutti gli altri dettagli sono stati auto-costruiti dal nostro socio durante il lockdown di primavera. La linea aerodinamica della Type 64 è ancora oggi da ritenere straordinaria se rapportata agli esemplari concorrenti del periodo, come la Fiat 508 Mille Miglia, per fare un esempio.



In queste immagini, vediamo qui sopra la PORSCHE type 64 insieme al disegno millimetrato da cui è partito il nostro artista Roberto SPIRITELLI che con la sua tecnica e pazienza ci ha abituati a modellini di grande pregio e originalità, sia per i materiali che per i metodi utilizzati per giungere a risultati ineccepibili. Nella pagina a destra si può vedere il mascherone, il lamierino martellato e l'evoluzione della costruzione nei minimi dettagli con particolari di difficile fattura, parti mobili apribili ed una linea ed equilibrio delle forme e volumi assolutamente fedeli alla vettura uscita dalla fabbrica tedesca. E' doveroso richiamare l'attenzione a particolari specifici come la fanaliera ed i fregi cromati creati appositamente per questo modellino.

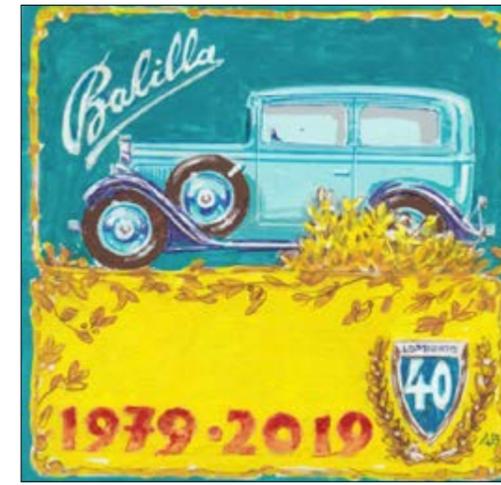


RAID REGGIO CALABRIA MILANO - COLL. LOPRESTO



Su invito del mio amico Corrado, ho partecipato molto volentieri con la LANCIA 2000 i.e. alla seconda parte del Raid per il 40° anniversario della Collezione LOPRESTO interrotto nel Dicembre 2019 e ripreso da Pescara il 5 Settembre 2020 dove erano presenti Sergio CASTELLITO e Giordano Bruno GUERRI alla mostra "I Conti del futuro" che raccoglieva una selezione di disegni degli anni '20 e '30 provenienti dall'archivio LOPRESTO ed in parte opera di Mario REVELLI di BEAUMONT. Dal nucleo iniziale alla partenza è seguito uno scambio di partecipanti nelle varie tappe previste - Fermo, Ancona, Senigallia, Pesaro, Ferrara, Rovigo, Mantova, Gardone Riviera e Milano (8 Settembre) - con una formula innovativa molto interessante che permetteva di partecipare per brevi tratti conforme la propria disponibilità. Qui sopra vediamo a sinistra, Corrado con la figlia Marta con al centro la coppia di cantanti lirici che ci hanno deliziato con un concerto rossiniano dal vivo; alla sinistra Fabrizio CHINE' che si è prodigato perché tutto filasse liscio. Al centro, Corrado con la Balilla nella Piazza del Popolo a Fermo e sotto, un gruppo di partecipanti a Pesaro. Nella pagina a destra alcune immagini delle soste, la locandina creata per l'evento dal grande Aldo BROVARONE che da poco ci ha lasciati, l'ultimo dei suoi memorabili disegni, la visita a Imola alla Collezione BATTILANI ritratto insieme a LOPRESTO nel suo Museo dedicato alle motociclette ed un altro gruppo di partecipanti a Senigallia.

Nino Romeo





Domenica 27 Settembre 2020 si è svolta in Piazza Bra' a Verona la III Giornata del Veicolo d'epoca - ASI organizzata dall'HCC di Verona con la collaborazione dei club di veicoli storici del Nord Est e del Museo Nicolis di Villafranca. Erano esposte una cinquantina di automobili di notevole pregio che consentivano al visitatore di vedere l'evoluzione del motorismo mondiale durante il XX secolo. Nell'ampio servizio fotografico che segue in queste 6 pagine si possono ammirare esemplari rari dei primordi come la Isotta Fraschini o la Lancia SGV, icone degli anni '30 come l'Alfa-Romeo 1750 Zagato, la Fiat Balilla Coppa d'Oro, la Lancia Aprilia, degli anni '50 come la Fiat 8V, la Lancia Aurelia B 20, degli anni '60 come la Jaguar E type, nei fumetti la macchina di Diabolik, nella decade successiva l'Alfa-Romeo Montréal ed infine per gli anni '90 l'indimenticabile Bugatti EB 110, una supercar con prestazioni al vertice.



In questa foto in cui sono visibili soprattutto modelli degli anni '70, in primo piano, si vedono le bellissime schede con le caratteristiche tecniche di ogni modello esposto.





Una foto panoramica di Piazza Bra' in una magnifica giornata di sole che ha favorito l'afflusso del pubblico molto interessato agli esemplari esposti e loro caratteristiche.





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

FAVALLIMARMI
ITALIAN MARBLE DESIGN

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



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



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



CONVENZIONI: **SUL SITO** WWW.BENACOAUTOCLASSICHE.IT - SERVIZI SONO ELENATE LE CONVENZIONI CON I NOSTRI SPONSOR



Programma Attività 2021

11 Aprile	Pranzo Sociale alla Loggia Rambaldi
17 Aprile	1° Allenamento sui Pressostati
25 Aprile	18° Italian Classic Parade a Bardolino
29 Aprile	Serata culturale "The Porsche Way" - Roberto Spiritelli
9 Maggio	Visita a Palazzo Ducale a Mantova
22 Maggio	10ª "Les Dames au Volant" a Brescia
5 e 6 Giugno	"Via col Vento" sulle Dolomiti
19 Giugno	2° Allenamento sui Pressostati
8 > 11 Luglio	Stuttgart Museum - Mercedes & Porsche
24 Luglio	5ª Coppa Benaco
1 Agosto	13ª ... e la chiamano Estate!
21 Agosto	15° Spyderando in Lessinia
11 e 12 Settembre	5° Garda Classic Car Show
26 Settembre	4ª Giornata Nazionale del Veicolo Storico ASI
30 Sett. > 4 Ottobre	91ª Festa dell'Uva e del Vino di Bardolino
14 > 17 Ottobre	Per le Strade dell'Umbria
4 Novembre	Serata Culturale "Ferruccio e la Lamborghini" - A. Ghini
14 Novembre	10° Lago di Garda Mon Amour
19 Dicembre	Tradizionali Auguri di Natale

Per eventuali aggiornamenti consultare il sito www.benacoautoclassiche.it

