

numero 13 - 2012

"Clacs in

l'avvisatore grafico del Benaco Auto Classiche



Triumph TR3 A - anno 1960

In questo numero l'attività del 2° trimestre 2012:

- Editoriale del Presidente
- Dietro le quinte... i volti ignoti dello stile
- 6° SYDERANDO alle Foci del Po
- TRIUMPH TR3 A - anno 1960
- Concorso d'Eleganza a Villa d'Este
- Les dames au volant
- Omologazione A.S.I. per auto del club



Editoriale del Presidente

... ed ora chi le ferma più le "gentle..women drivers"???

Carissimi amici,

Quest'edizione del nostro notiziario è pieno di reportage su tantissime iniziative del club di questo trimestre. Devo dire che la redazione, magistralmente coordinata dal Vice-Presidente Nino Romeo, ha faticato non poco per poter dar visibilità ai molteplici scritti arrivati sulla sua scrivania. Alcuni per la verità non hanno trovato spazio, ma ci stimola e conforta il fatto che sono stati pubblicati su testate nazionali a firma di Marco Faveri. Tuttavia, questi "problemi editoriali" ci danno un segnale molto concreto di come voi soci e lettori abbiate a cuore l'edizione del Clacson, e non vi nascondo che, finanze permettendo, non è detto che a breve potranno esserci sorprese nelle prossime edizioni... Vi invito a leggere le manifestazioni organizzate in questa primavera che hanno suscitato il vivo interesse dei partecipanti e lasciatemi spendere un grazie a Barbara e Giulio per aver organizzato magistralmente la prima due giorni di Spyderando, ma anche dell'incontro avuto in Bardolino con i club venuti a farci visita da Berna in Svizzera e dalla Germania Ma ciò che a mio modesto parere

ha segnato una svolta nella vita del Club è stata l'organizzazione della prima manifestazione "tutta in rosa" denominata per l'occasione "LES DAMES AU VOLANT". Domenica 16 giugno coordinate dall'inesauribile Daniela, 12 "gentle... women drivers" si sono ritrovate a bordo delle storiche per un'uscita di quasi 200 km che le ha portate dal Lago di Garda verso il mantovano, sul Mincio con i barcaioi, e ritorno sulle colline della strada del Vino Bardolino per una deliziosa cena dove ho avuto l'onore di portare il saluto del Direttivo e fare la premiazione degli equipaggi. Sono certo che la prossima edizione di questa manifestazione per lo meno raddoppierà nei numeri perché si sa, il pettegolezzo è donna, e le voci della riuscita dell'evento hanno già cominciato a circolare. Questa inesauribile attività non credo avvenga in tutti i club e questo è un segno che stiamo crescendo come iniziative che coinvolgono sempre più soci nell'organizzazione. C'è sempre più uno spirito di amicizia che ben si coniuga con l'aspetto tecnico che i veri patiti di collezionismo giorno dopo giorno infondono a tutti coloro che si avvicinano al mondo del storico.... e per questo ringrazio tutti voi soci artefici del sogno Benaco Auto Classiche!!!

Un abbraccio e.. "buona sgommata"

Alessandro Lonardelli
Presidente

RADUNO ZAGATO a St. Moritz

Due immagini del Raduno Zagato a St. Moritz che si è svolto dal 15 al 17 Giugno 2012, al quale hanno partecipato Roberto Spiritelli e Cipriano Filippi, con loro navigatori



Venerdì 13 Aprile 2012, nell'accogliente sala meeting "Casa Savoia" all'Hotel Kriss di Bardolino si è tenuto l'ultimo appuntamento di inizio stagione con le conferenze a tema di Benaco Auto Classiche. Il relatore della serata **Roberto Spiritelli** ci ha immerso, come al solito, in un mondo che, titolo non poteva essere più azzeccato, si è svolto DIETRO LE QUINTE. Abbiamo fatto la conoscenza di tutti quei geni ed artisti che hanno fatto il design dell'auto, ma che troppo spesso lasciavano la scena a favore dei grandi "maestri" noti al grande pubblico come Pininfarina, Bertone, Zagato, etc.. Così, con dettagliate sequenze fotografiche anche inedite, l'autore tra una curiosità ed un aneddoto, ci ha sve-



lato invece il genio di Franco Scaglione, Giovanni Michelotti, Aldo Brovarone, Ercole Spada, e Marcello Gandini. A coronamento della splendida serata non poteva mancare la presenza di due magnifici modelli perfezionati da scatole di montaggio dell'altro artista di famiglia Dino che ha fornito ai presenti un "piccolo assaggio" di ciò che porterà in occasione del Garda Classic Show che si terrà sempre a Bardolino, a Settembre, con una mostra dedicata al modellismo. Insomma un incontro a tutto "Spirito" che ha

visto la sua degna conclusione con un brindisi alle bollicine!!!

Alessandro Lonardelli



Qui sopra la Lancia Blue Ray di Michelotti, segue la Ferrari Superfast di Brovarone, in basso la Lancia Hyena di Spada



Qui sopra la Triumph Italia di Michelotti, segue l'Alfa-Romeo B.A.T. di Scaglione, in basso la Alfa-Romeo Carabo di Gandini



CONSIGLIO DIRETTIVO 2009-2013

Presidente Alessandro Lonardelli
Vice Presidente Nino Romeo
Segretario Marta Baldrati
Consiglieri Max Bauer, Pierluigi Peron, Flavio Turri, Luigi Venturini

Segreteria Via Largo Casel, 5 - Zona Artigianale - Bardolino (VR)
Martedì ore 20.00 - 22.00 - Giovedì ore 14.00 - 16.00

Lungolago Cipriani, 3 - 37011 BARDOLINO (VR) - Partita IVA 03520380233
Telefono +39 045 62 12 098 - Fax +39 045 62 28 527
info@benacoautoclassiche.it - www.benacoautoclassiche.it

Redazione **IL CLACSON** clacson@benacoautoclassiche.it
Direttore Responsabile Marino Celli
Direttore Editoriale Nino Romeo
Registrazione del Tribunale di Verona: n° 1.930 R.S. del 14/10/2011



BENACO AUTO CLASSICHE

Stampa: Cortella Poligrafica srl
Lungadige Galtarossa, 22
37133 - Verona



Qui sopra, in attesa sul porto di Bardolino ed il briefing prima della partenza. Sotto a sinistra, la prima sosta per un caffè. Seguono le immagini dell'Abbazia di Pomposa



SPYDERANDO, cominciamo dal nome...

chissà se il Direttivo del club coniato il nome della manifestazione seguendo il vezzo della Maserati di scrivere spider con la "y", errore evidente ma voluto, abbia pensato di ovviare al pagamento di qualche "copyright" ma si sa, in questi tempi di ristrettezze economiche si fa di tutto per risparmiare! Perfino il grande Ferruccio Lamborghini aveva incautamente utilizzato il nome Miura per il suo capolavoro senza chiedere autorizzazione al titolare dell'omonima razza di tori, il nobile spagnolo Don Edoardo Miura!

Ma veniamo al nostro raduno, stavolta articolato su due giorni. **Sabato 5 Maggio** alle ore **8.00**, con precisione ormai bardolinese e con l'aspersione piovosa del nostro Presidente che è venuto a salutarci incravattato e a raccogliere un po' di sfottò sui veri motivi della sua mancata partecipazione, siamo partiti in **16 equipaggi** verso le

foci del Po. Alla prima pausa caffè c'era già il sole e questo cambiamento ha permesso di aprire subito qualche capote. In quel momento di relax vedo un grande sorriso sul volto del nostro amico alfista **Roberto Spiritelli**, presente con la **Montréal**, e ne chiedo il motivo. Lui mi risponde: "Mi ha appena chiamato Cipriano (il meccanico) per farmi sentire il rombo della mia **Giulietta** perché ha finito il motore". Mi ha servito la battuta su un piatto d'argento: "Ormai gli alfisti, sentono le loro macchine solo per telefono"! Se il buongiorno si vede dal mattino... pregavo solo che la mia **Flaminia** si comportasse sempre bene per non subire le giuste ritorsioni. Abbiamo percorso interamente la **Transpolesana** e ci siamo diretti verso **Ro** (paese natale di Vittorio Sgarbi) già in **provincia di Ferrara**. Dall'**Adriatica** abbiamo raggiunto la s.s. **Romea** che guarda caso conduce alla **Flaminia** (questa coincidenza vi dice qualcosa?), e dopo pochi chilometri ci fermiamo per fare una visita guidata dell'**Abbazia di Pomposa**, meta

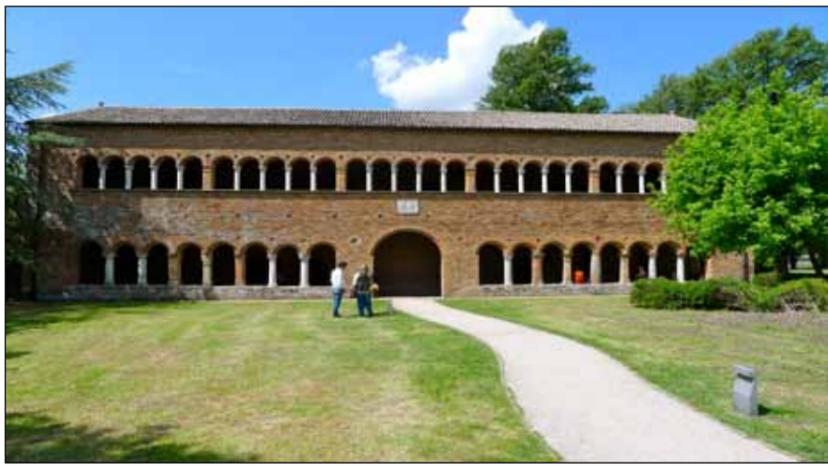
di pellegrinaggio dei fedeli di tutta Europa. La nostra guida, molto competente, ci ha raccontato tutta la storia - nei minimi dettagli - di questo luogo storico fondato dai Benedettini nei secoli VI-VII d.c. su un'isola boscosa tra due rami del vecchio corso del Po. La comunità monastica diede inizio alle prime operazioni di bonifica del territorio. Da Pomposa abbiamo raggiunto il **Po di Volano**, antico corso del fiume, costeggiando la **Valle Bertuzzi** e siamo arrivati a **Comacchio** per la seconda sosta della giornata. Dopo un ottimo pranzo a buffet, all'interno della **Manifattura dei Marinati**, con antipasti, anguille marine, pasticcio al radicchio rosso, frittura di pesce, fragole e caffè, la nostra guida ci ha portato nei meandri della Manifattura, dove oltre la funzione museale, si svolge nel periodo autunnale l'intero ciclo di lavorazione per la produzione dell'**Anguilla marinata tradizionale delle Valli di Comacchio**, prodotto tipico della **Città del Trepponti**. La visita è proseguita in centro città dove abbiamo potuto ammirare i canali e numerosi ponti di collegamento molto suggestivi, non per niente viene chiamata la "piccola Venezia". Dopo avere gustato un gelato abbiamo ripreso la strada verso il **Lido degli Estensi** e ci siamo sistemati nell'**Hotel Logonovo**, una bella struttura recentemente restaurata. La cena a base di pesce è stata servita nel vicino **Risto-**

rante dei Golosi. La temperatura era gradevole e molti di noi hanno fatto una lunga passeggiata notturna nella via principale del Lido. L'indomani mattina ci hanno raggiunto altri due equipaggi: la **Mercedes-Benz 190 SL** con **Peter e Manuela** e la **Fiat Barchetta** con **Mario e Patrizia**. Durante la colazione guardavamo preoccupati i grossi nuvoloni che ci circondavano ma fortunatamente ci ha propinato solo una pioggerellina "inglese" con qualche piccola alternanza di sole debole per tutta la giornata. Con questo clima, **alle 9.30**, dopo una buona colazione ben servita, ci siamo diretti verso il **Po di Goro**; nel percorso abbiamo rallentato per ammirare la **Torre Abate**, costruzione idraulica eseguita dagli estensi nella prima campagna di bonifica di quelle terre. Quindi, abbiamo attraversato con un po' di circospezione, il primo ponte di chiatte. Abbiamo proseguito verso il **Po della Gnocca**, qualcuno di noi si aspettava di "rifarsi gli occhi" ma non

c'era alcun'ombra sull'orizzonte che facesse pensare al nome di quel Po... e così senza speranza abbiamo attraversato il secondo ponte di chiatte. Durante il percorso ci fermiamo un attimo perché la **Lancia Beta Monte-Carlo di Ezio** ha un problema al leveraggio del cambio. Che soddisfazione per gli estimatori del biscione ma... non fanno in tempo a chiamarmi per prendermi in giro (era una macchina con il marchio Lancia, anche se meno nota come Fiat X-1/20) e questo era sufficiente per le meritate ritorsioni; appena mi raggiungono, giunge anche la notizia che la riparazione era già stata eseguita ed **Ezio** ci aveva messo più tempo a lavarsi le mani che a riparare il guasto! Fine delle ostilità, con un magro 1 a 1 per loro! Proseguiamo in questo interessante percorso verso **Santa Giulia**, la **Sacca Scardovari**, il **Po di Venezia**, **Cà Zuliani** fino a **Pila**. Pranzo da leccarsi i baffi, sempre a base di pesce, alla **Trattoria Giannino** e visita rapida del villaggio dei pescatori sull'argine del fiume. Da **Porto Tolle** attraversiamo ancora una volta il Po della Gnocca, stavolta senza più sogni proibiti e raggiungiamo il **Museo Regionale della Bonifica Cà Vendramin** per una visita guidata di questa opera idraulica, una grande idrovora di inizio

secolo che riusciva a spostare 11.000 litri d'acqua al secondo. Nel prato antistante a noi riservato abbiamo esibito i nostri gioielli agli altri visitatori e colto l'occasione per qualche scatto fotografico. Non soddisfatti del magro 1 a 1, gli alfisti avevano lanciato una nuova sfida: quale era il rombo più bello, quello della **Montréal** (8V) o quello della **Flaminia** (6V)? Ho accettato qualsiasi giuria purché dispari ma la sfida non si è realizzata perché qualche buontempone aveva messo (a mia insaputa ve lo giuro!) un piccolo marchingegno nello scarico della bancata destra della **Montréal** che faceva sembrare che avesse il tubo di scarico rotto. Vista la reale preoccupazione di **Roberto**, ho depresso le armi! Il risultato finale è rimasto sul pareggio, con rimando al prossimo raduno! Ci avviamo sulla strada del ritorno con una breve sosta nel **Castello di Mesola**, borgo estense e meta preferita di **Alfonso II**. Riporto qui un meritato plauso e ringraziamento già tributato dal vivo dai partecipanti agli organizzatori **Giulio e Barbara** che ce l'hanno messa tutta per regalarci questo stupendo week end di gioia e convivialità, un plauso anche alla loro "**Giulia**" spider che ci ha sempre condotto "sulla buona strada".

Nino Romeo



In alto il Palazzo della Ragione di Pomposa, segue un'immagine di Comacchio con i suoi suggestivi canali. Sul lato destro, le macchine in sosta sul Po della Gnocca...

In alto, le vetture parcheggiate nel cortile della Manifattura dei Marinati, segue l'interno del Museo Regionale della Bonifica Cà Vendramin ed il parcheggio antistante



Attraverso alcuni amici ed un autosalone di mia conoscenza a Brescia ho messo in giro voce che cercavo una TR 3/A Spider possibilmente di colore verde e con targa nera. I primi di marzo 2010 l'autosalone mi chiama che ha trovato la vettura che desideravo, vado a vederla ed era di mio gradimento, in ottimo stato ma con un kilometraggio un po' elevato: 97.860 chilometri. La provo, va bene e mi piace, aveva già omologazione ASI con targa oro n. 04074 - Telaio n. 61330L del 1960; decido di acquistarla la ritirerò il 18 marzo 2010. (Proprietà precedente un signore di Vicenza dal 1996). Così con l'arrivo della bella stagione comincio ad utilizzarla e mi trovo subito bene, ma mi rendo conto di un consumo eccessivo di acqua e fatta vedere dal mio meccanico di fiducia presenta una microperdita alla testa del motore, comunque nulla di grave al momento perciò la uso tutta l'estate per poi in inverno portarla a fare un controllo generale e percorro in totale 2.995 chilometri.

Durante i controlli di manutenzione faccio cambiare i liquidi, revisionare il radiatore, i manicotti, le guarnizioni, la ventola radiatore, la cinghia dinamo, la valvola termostato mancante e altre piccole cose. Ritiro l'auto il giorno 8 aprile 2011 giro in città a Verona per un breve test, tutto bene, al fine settimana mi reco

a Bardolino arrivato lì sento un colpo e la macchina manca e fuma bianco la metto in garage fino al lunedì successivo. Chiamo il soccorso ACI e la mando in officina a Verona che sentenzia: la guarnizione della testa bruciata, ecco spiegato il motivo per cui mancava il termostato, viste le condizioni ed i chilometri percorsi prendo la decisione di rifare a nuovo il motore con rettifica della testa, cambio pistoni, bielle, bronzine, nuovo monoblocco, nuova pompa dell'acqua e radiatore, (la frizione era nuova). Per le difficoltà di reperimento di tutti i pezzi di ricambio originali, ritiro la macchina finita il 28 luglio 2011. Comincio a girare e faccio un viaggio di circa Km. 1.300 per fare un buon rodaggio. Al ritorno il meccanico ha serrato tutti i bulloni della testa ed il rodaggio è andato bene, in seguito ho fatto altri viaggi nel 2011 ed ora tempo permettendo ho già fatto altri giri vedi Spyderando con il Benaco Auto Classiche. Con il motore nuovo, la mia Triumph TR3A ha ormai percorso 5.500 chilometri senza nessun problema, non consuma più né acqua né olio e sono molto soddisfatto del funzionamento con grande soddisfazione e divertimento da parte mia.



Ugo Vittoni



Di solito i miei articoli sulle macchine presentate sul nostro periodico riguardano prevalentemente la carrozzeria e le caratteristiche tecniche ma questa volta, prima di arrivarci, voglio fare una piccola divagazione. Benché sia razionalmente certo che un'automobile è un "ammasso di ferraglia" come dicono i suoi denigratori, sono altrettanto convinto che le macchine abbiano una personalità ed un'anima, frutto degli uomini che l'hanno creata, così alcune di loro sono più fortunate di altre, indipendentemente dai nomi altisonanti che stanno dietro le quinte. Oltre la personalità e la linea molto riuscita che le dona una silhouette sportiva che rappresenta bene l'Inghilterra degli anni 50, c'è un piccolo aneddoto a rafforzare la mia simpatia verso la Triumph TR3A. Quando abitavo in Mozambico ed avevo solo 6 anni, il titolare (inglese) della ditta dove lavorava mio padre, a Natale, mi aveva regalato un modellino Dinky Toys in scala 1/43 della TR2 (vedi foto), quindi fin da bambino quel profilo originale è sempre stato nella mia mente.

Al termine della 2ª Guerra Mondiale gli stabilimenti della Triumph a Coventry erano completamente distrutti e nel 1945 la casa fu ceduta alla Standard. La prima vettura sportiva nata da questa unione, la Roadster, prodotta dal 1946 al 1949, ultimo modello con il "dicky seat" (sedile per il domestico), da noi meglio conosciuto come il posto della suocera, non ebbe grande successo. Al Salone di Londra del 1952 ha Triumph ha presentato un prototipo, la TR 20 TS detta anche TR1, che dopo ulteriori affinamenti è sfociata nella definitiva TR2 presentata al Salone di Ginevra del 1953. Il prototipo TR 20 TS aveva la coda molto corta rispetto al modello entrato in produzione. Invece, il profilo della TR2 era vagamente ispirato alla Jaguar XK 120 da poco sul mercato, con portie-

re molto basse prive di maniglie ma era molto originale nel frontale con la mascherina incassata ed i fari tipo "frog eyes" (occhi di rana), coda semplice e sfuggente. Si può dire quasi subito che il successo decretato dal pubblico è dovuto più alla linea sportiva ed inconsueta della vettura piuttosto che alle sue caratteristiche tecniche. In effetti, l'esigenza di contenere i costi di produzione aveva spinto i dirigenti del gruppo Standard - Triumph a scelte non proprio all'ordine del giorno: telaio a longheroni separato dalla carrozzeria, retrotreno ad assale rigido e balestre semielittiche ed un motore 4 cilindri in linea con asse a camme laterale, strettamente derivato da un trattore Ferguson, assistito da 2 carburatori SU, potenza finale 90 cavalli. Tuttavia, il cambio ben rapportato e la leggerezza dell'insieme conferivano buone prestazioni con una velocità massima di 170 km/ora. Le radici poco nobili del motore conferivano invece un'ottima affidabilità del mezzo ed i successi nel Rally R.A.C. e nel Rally delle Alpi lo stanno a testimoniare. La TR3A del nostro amico Ugo è la penultima evoluzione della serie con la stessa carrozzeria ed aveva due sostanziali modifiche: il motore con cilindrata maggiorata a 2138 cc da 101 cavalli ed i freni anteriori a disco con un evidente miglioramento delle prestazioni, 180 km/ora di velocità massima. Produzione totale di TR2 e TR3: 83.572 esemplari. Sulla base di questa meccanica la Carrozzeria Vignale su disegno di Giovanni Michelotti, ha creato la Triumph Italia 2000 coupé, costruita in soli 329 esemplari fra il 1959 ed il 1962, dalla ditta Ruffino di Napoli (foto a pagina 3).

Nino Romeo



Triumph TR 3A - anno 1960



Concorso d'Eleganza a Villa d'Este 2012

Lago di Como, Villa d'Este, Villa Erba, nomi che evocano immagini da Belle Epoque, ma che per noi appassionati di auto storiche, hanno un solo ed unico significato: l'annuale Concorso d'Eleganza per autovetture d'epoca. Le domande di partecipazione che ogni anno la Giuria deve valutare sono davvero centinaia e tra queste vengono selezionate vetture che sono davvero il meglio che il collezionismo mondiale offre, per rarità e eccellenza di condizioni e/o restauro. Così anche quest'anno il Benaco ci ha organizzato una bella gita sulle sponde del Lario per permetterci di godere anche noi di questo evento: il Vicepresidente Nino Romeo ci ha accompagnato nella spedizione che venti di noi hanno scelto di vivere. Sconfiggendo le varie Cassandre che avevano preannunciato condizioni meteo avverse, la giornata si è invece svolta con un tempo quasi ideale, sereno e non troppo caldo, tale da permettere al foltissimo pubblico di ammirare tranquillamente quanto esposto. E fra le verdi rive dello splendido parco di Villa Erba e le altrettanto smeraldine acque del bacino lombardo, erano dispiegate le sinuose curve e le linee

filanti di splendide carrozzerie, i sontuosi e a volte sgarbati colori, di circa cinquanta vetture dalle origini sino agli anni settanta. Una inconsueta, ammaliante, strepitosa Rolls Royce faceva bella mostra di sé, sola come solo le regine sanno essere: proveniente dalla collezione Petersen della California, esibisce ancor oggi la sua carrozzeria originale, disegnata in puro stile "streamline", quel movimento architettonico e stilistico che attraverso linee tese e ripetute voleva dare l'effetto della velocità e che fu usato non solo sulle auto e sulle locomotive, con splendidi risultati, ma anche per dare forme più moderne anche agli oggetti di uso comune come gli elettrodomestici e i soprammobili. Questa Rolls Royce presenta una carrozzeria davvero inusitata per una lady inglese: un arco a tutto sesto percorre la vettura dal parabrezza alla coda, lunga e impreziosita da una pinna dorsale che nemmeno le più audaci creazioni di Jean Bugatti potevano sfoggiare. Un cofano lungo e affilato, come si conviene ad una vettura che fa della velocità il suo simbolo, fa da preludio a incredibili porte perfettamente rotonde: che dire di più?



Davvero una Rolls che ci si aspetta solo di vedere sfrecciare, come un quadro di un pittore futurista, come un'immagine "stirata" dalla velocità e che il nostro stesso occhio non riuscisse a coglierne che solo il fugace passaggio in un indistinto strisciar di colori. Un panorama di parafanghi, cromature, parabrezza e paraurti, tutti scintillanti e sfavillanti, tali da creare una vera sindrome di Stendhal anche nel più scalfato tra i visitatori: l'occhio non poteva che seguire incantato tanta bellezza, perché di tanto si trattava, e provare a capire cosa doveva essere l'automobile negli anni Venti e Trenta, cosa dovevano essere, per gli occhi del boom, le fuoriserie degli anni cinquanta e sessanta, cosa dovevano provare i fortunati possessori delle splendide Ferrari 250, tema di quest'anno, guidando gioielli di meccaniche purissime vestiti dai migliori carrozzieri di ogni tempo. Abbiamo avuto modo di ammirare e confrontare fianco a fianco veri e propri capolavori di Zagato, Pininfarina, Vignale, berlinette e cabriolet, dai purosangue come la 250 Le Mans e la GTO, a vere regine delle serate di gala come l'elegantissima berlinetta di Vignale e la 250 GT Lusso di Pininfarina, a scattanti puledri come la celeberrima 250 SWB di Pininfarina, qui offerta in una poco nota versione stradale, che nulla toglieva al disegno grintoso della vettura da corsa, ma che, anzi, aggiungeva fascino e "allure" ad una bellezza senza tempo. Non è mancata, anche quest'anno, la mostra a tema con circa 20 mini car (o bubble car come suggeriva il catalogo) con autentici piccoli capolavori come le Messerschmitt o le Heinkel, prodotte in Germania dalle stesse fabbriche che durante la guerra avevano saputo sfornare autentiche meraviglie dell'aviazione, oppure un paio delle celeberrime Isetta, prodotte dalla BMW, qui esposte anche nell'evoluzione a vera vetturessa a 4 ruote e due porte: miracoli di miniaturizzazione che facevano sì sorridere di tenerezza, sembrando a volte vetture tra il giocattolo e la giostra, ma che facevano anche tanta meraviglia e ammirazione per chi, in anni sicuramente difficili e amari, ha saputo sfoggiare tanta inventiva e ingegnoseria. Un piccolo parterre accoglieva anche prototipi attuali, presentati da molte case tra cui Alfa Romeo, Bmw, Ford e così via: alla fine l'ambito premio per la miglior "concept car" è stato appannaggio di una grintosa Bmw disegnata da Zagato, la cui celebre Z componeva, in infiniti caratteri, la griglia anteriore. Come dire che lo stile italiano trova sempre modo di esprimersi al meglio.

E italiano, anche se di adozione francese, è stato anche il carrozziere che ha vestito l'auto che ha davvero sbancato il concorso, vincendo ogni premio disponibile, con una tripletta che farà epoca. Premio del pubblico, premio Villa d'Este e premio Villa Erba ad una inconsueta Alfa Romeo 6C 1750 GS 6ª serie, che fu prima di classe alla 24H du Mans e che visse una seconda vita con un sontuoso e filante abito cucito addosso da Luigi Figoni, carrozziere italiano che trovò fortuna in Francia, e che più tardi rispetto alla vestizione di questa vettura si associò con Ovidio Falaschi, altro italiano che trovò fortuna oltralpe. Si vede proprio che buon sangue non mente, con buona pace dei cugini francesi. Alla fine di tanta bellezza, resterà nei visitatori un'emozione che via via si diluirà nella mente, ma sempre associata ad una giornata particolare, da ricordare, nell'attesa di riviverla l'anno successivo.

Marco A. Favero



In alto, la Messerschmitt nell'ambito delle bubble car, segue la Maserati A6 1500 del Museo Nicolis, qui sotto la Rolls-Royce Phantom I e, in basso, la Voisin C25 Aerodyne. Nella pagina a fianco, la BMW Zagato, l'Alfa-Romeo 6C 1750 Figoni e 4 Ferrari 250 GT





Se sulle passerelle sono i tacchi alti a essere vertiginosi...qui a mettere i brividi ci pensano carrozzerie e motori. Erano di casa nelle ville aristocratiche, lungo i boulevard delle metropoli, estate in Riviera e inverno coccolate sotto chiave. Oggi sono pezzi da collezione, auto da sogno che sfiorano il tappeto rosso con piede leggero e aggraziato dopo lunghe attese prima di essere riportate al loro originale splendore. Il parco di Villa d'Este di Cernobbio, nei pressi di Como, ha aperto i cancelli al pubblico durante l'intero week-end 25 - 27 maggio per mostrare gioielli del passato e del futuro: Vetture d'epoca, Motociclette, Concept cars e prototipi. Sulla passerella hanno sfilato ben 61 modelli rari, elegantissimi e costosissimi per la prestigiosa Coppa d'Oro, concorso di auto d'epoca internazionale per eccellenza dal 1929. Immerse in un'atmosfera tinta di colori retrò hanno saputo darsi vanto modelli di punta degli anni '20 e '30. In questa categoria spiccano la coppia Roll-Royce: Silver Ghost e sicuramente Phantom I che trionfante ha accumulato numerosi sguardi sognanti di chi, nel profondo nero nella vernice, ha specchiato il suo volto. Di particolare pregio le carrozzerie aperte e gli immancabili esemplari unici. Da non perdere sono state le stelle del rock n'roll come la BMW 507 del 1958 e le Ferrari 212 Inter dei primissimi anni '50. C'è chi è tornato giovincello sulle "le ali" della Mercedes-Benz 300 SL del '53 e chi ha riassaporato i profumi della Dolce Vita incontrando la Ferrari Superamerica del '62. Nasce spontanea un'espressione di pura meraviglia davanti a queste curve morbide e linee sinuose che fondendosi assieme danno vita a meravigliose creature senza tempo, cariche di prestigio e charme in tutti i loro dettagli. Particolare merito per questo va ai proprietari, che hanno custodito e protetto le loro supercar come vere e proprie bimbe: deliziose e impeccabili. Un

inchino è di dovere davanti alle Bentley S1 Continental dove la galanteria sembra non aver mai perso il suo nobile smalto. Ascoltando passo dopo passo tutti i suoni che hanno animato rombanti i decenni della storia, l'attenzione si sofferma su nuovi felini che avanzano a passo felpato tra la folla: musci aggressivi e carrozzerie importanti che non si impongono con ruggiti pesanti anzi si amalgamano con le chiacchiere dei sorpresi visitatori. Si parla dei modelli totalmente elettrici tra i quali la i8 proposta da BMW. Idee, visioni, conceptcar futuristiche e innovative come l'Italiandesign Giugiaro Brivido e la Pininfarina Cambiano che solleticano la fantasia per le auto del domani. Di spessore l'omaggio di Zagato alla BMW Z4, una rivisitazione della coupé bavarese in un nuovo originale rosso che spicca nel verde dell'ampia tenuta. Sotto il segno del biscione l'automobilismo italiano ha sempre scritto pagine su pagine intrise di orgoglio e velocità e anche questa volta Alfa Romeo dal concorso di eleganza è uscita a testa alta: quattro premi per le vetture 4C concept e 6C 1750 GS carrozzeria Figoni del 1933, consacrando così il mito alla storia. La seduzione si sa, è femmina ma dietro questi cancelli non donna. Nonostante l'alternanza di ricercati abiti ad hoc per immedesimarsi nello spirito delle vetture e gli outfit più fashion del momento, come richiedeva il prestigioso evento, tutti gli obiettivi sono rimasti fissi su sguardi accattivanti di fanali e sagome curvilinee di carrozzerie. Un'adorabile domenica di maggio cullata dalle onde del lago di Como e nell'aria nessuna spigolosa competizione, al contrario un contagiosa e amichevole passione per questi gioielli a quattro ruote da respirare a pieni polmoni!

Francesca Formaggioli

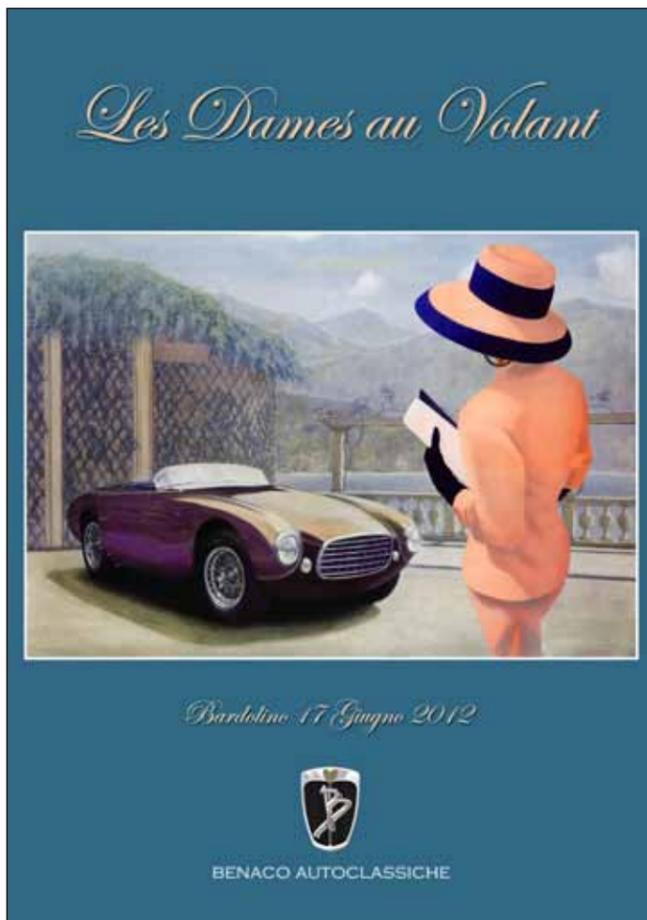
Nella pagina a fianco, in alto da sinistra, le concept Italdesign Giugiaro Brivido e Pininfarina Cambiano, sotto la Mercedes-Benz 300 SL e l'altra concept BMW i8
In questa pagina, in alto, la Lancia Flaminia 2800 coupé Pininfarina esemplare unico vicino alla Ferrari 212 Inter
Qui sotto, la BMW 507 e la Porsche 550 RS spyder, esemplare simile a quello del mitico James Dean seguono la Bentley Continental S1 e la Mercedes-Benz 540K affiancata da una Cord 812/S



12 dame conducono 5 storiche compagne

Questa è la compagine femminile che domenica 17 giugno si è riunita per un'uscita tra le campagne veronesi e i prati mantovani. Il ritrovo è stato alle ore 15.00 di fronte alla sede del Benaco Auto Classiche. Una puntualità mai vista prima, sottolineata anche dal presidente, dopo averci consegnato un pensiero da parte del club, da aprire insieme a metà tragitto. Giro di chiave, accensione dei motori, qualche sgasata, foulard al collo e... partite in direzione Ponti sul Mincio! Davanti a noi un'avventura mai affrontata prima, senza cavalieri intendo! Un susseguirsi di paesaggi mozzafiato, l'accostamento di colori splendidi come il verde brillante dell'erba giovane e il giallo intenso delle spighe che ondeggiavano all'aria. Piccole stradine di campagna che si intrecciavano con il panorama per formare un quadro perfetto. Paesini come Pozzolengo, Castellaro Lagusello, Cavriana e Bagattino. Abbiamo fatto una sosta in un grazioso bar in centro a Volta Mantovana per un espresso veloce e di nuovo al volante attraversando Goito e Rivalta, arrivando alle Grazie di Curtatone. Qui, ad aspettarci per un'escursione fluviale vi era Carlo, il "nostro" barcaio. Levati gli ormeggi iniziò subito a descriverci il parco del Mincio, dalla flora alla fauna con dettagli sulla nidificazione degli aironi rossi fino ai cenerini, garzette, falchi di palude e il rarissimo tarabuso. Mille e cento ettari di distese dove tra l'intrico di piccoli canali e la fitta vegetazione fioriscono ninfee, ibischi di palude, castagne d'acqua e il principe del Mincio, il fior di Loto, un fiore rosa dal profumo intenso, proveniente dal Giappone e introdotto in Italia nel 1920. Questo bel fiore si è insediato perfettamente nell'ambiente percorrendo ben 8 chilometri nella sua evoluzione. Un fiore dalla foglia molto particolare, la quale può raggiungere un metro e mezzo di diametro, costituita da una fibra impermeabile all'acqua utilizzata già dai paesi asiatici per la fabbricazione d'indumenti. Un'ora è volata, immerse nella natura, tra i cinguettii di specie rare di volatili in via d'estinzione ed immense distese di fiori e siamo arrivate appena in tempo per la benedizione nella chiesa delle Grazie, eretta nel 1399 da Francesco Gonzaga, con i suoi intagli nel legno delle facciate interne e il famoso cocodrillo appeso. Una passeggiata nei vicoli di questo paesino dai balconi curati e signore che chiacchierano sedute all'ombra di qualche gelso ed è già ora di tornare verso la maison! Ma aspettate... dobbiamo ancora aprire il nostro regalo, una sbirciatina di Giovanna e... et voilà! Sorpresa! Un omaggio a tutte voi donne da parte dei cavalieri del Benaco, un foglio ricalcabile di tre pagine con sopra scritto: denuncia di sinistro stradale! La situazione esplose in una risata contagiosa con un: "questa ce la pagherete!" di sottofondo. Stiamo per ripartire quando non credo ai miei occhi Alessandra aiutata dal suo navigatore Maria Teresa finalmente "scabrioletta" la Porsche, capelli al vento e via, si riparte! Mentre il sole tramontava alle nostre spalle, attraversavamo il centro storico di Goito, Pozzolo, passando per il romantico Borghetto e l'immane ponte sul Mincio, a Valeggio, terra del tortellino. Da Salionze ad Olios, proseguendo per Castellano. Seconda, terza, quarta, ci fermiamo un attimo per ricompattarci e... la Mercedes cabrio di Giovanna non parte più. Un giro di chiave un'accelerata ma nulla, attimi di panico, signori! Un'accelerata e wrooommm, si continua col sorriso sulle labbra. Salutando Manuela che ci abbandona per la cena, ci accingiamo a parcheggiare sotto gli ulivi del ristorante Costadoro, nel cuore di Bardolino. Una cenetta rosa a base di pesce fra i vigneti che ci abbracciano, fa da contorno un bicchiere di chiacchierato spumantizzato. Risate e ricordi nel parlare della fantastica giornata trascorsa. Un colpo di clacson ed ecco il presidente, appena in tempo per le premiazioni, la consegna di un regalo ad ogni equipaggio e... ad ogni dama. Un cuore di stoffa cucito a mano da Daniela con la spilla ufficiale del Benaco e un presente raffigurante la nostra locandina LES DAMES AU VOLANT. Che dire, le dame hanno saputo gestire nel miglior dei modi la situazione, risolvendo i piccoli inghippi sorti e manifestando una grande indipendenza! Nemmeno i 37 gradi sono riusciti a fermarci! Nell'attesa di un'altra uscita in rosa porgo da parte di tutte un ringraziamento speciale a Daniela Zanetti, la quale è riuscita perfettamente nell'organizzazione minuziosa e precisa di ogni singolo momento, organizzare un equipaggio di dodici persone non è poi così difficile, ma provateci voi se il gruppo è di sole DONNE!

Zolenna Campostrini



Sessione di Omologazione A.S.I.

17 febbraio 2012

Una prova d'esame l'aveva definita l'amico Danilo Castellarin sull'Arena di venerdì 17 febbraio e i più scaramantici si sono di certo esibiti in una serie di gesti apotropici per esorcizzare le paure di una simile coincidenza! E una prova d'esame si è appunto rivelata la sessione di omologazione ASI che si è svolta al Museo Nicolis di Villafranca lo scorso 18 febbraio. Un sabato mattina, appena meno gelido dei giorni che l'hanno preceduto, ha visto compatto il team che il Benaco aveva preparato per l'occasione: otto vetture, dalla Cinquecento alla Ferrari, pronte e lucide, con tutta la documentazione necessaria che il Commissario Tecnico del Club Cipriano Filippi, aveva controllato nelle serate (o meglio nottate) di inizio gennaio passate al Club. Una documentazione corposa e particolareggiata, necessaria a certificare che ogni auto rispondesse alle sue caratteristiche dell'epoca in cui fu prodotta. E che un simile controllo, puntiglioso ed accurato, fosse necessario, si è subito reso palese durante l'esame degli agguerriti e precisissimi Commissari Tecnici Nazionali dell'ASI, scesi in gran numero per questa importante sessione che, tra l'altro, si è svolta nei saloni del Museo, a stretto contatto con alcune delle auto che lì sono esposte a testimoniare la storia. Tra i primi ad affrontare la prova Roberto Pastorello e la sua immacolata berlina BMW e chi scrive che portava l'ultima entrata nella Tana del Biscione, ovvero la Alfa Romeo 1900 Primavera: entrambe le vetture sono state minuziosamente analizzate, anche nei minimi particolari, forse perché erano le prime, ma alla fine hanno passato l'esame a pieni voti, anche con i complimenti della commissione. Così come tutte le altre, dalle Porsche Turbo di Marco Marai e di Marco Menzani, immacolate nella loro possenza, tutte hanno passato il loro turno, non senza qualche piccola contestazione, ma alla fine, tutte potranno vantare la loro "certificazione" (così si chiama tecnicamente) ed esibire fiere la loro storicità e perfetta conservazione. L'Alfa Romeo Giulietta Spider del Presidente, che io definirei la "neverending car", ha subito il controllo all'esterno, dato che la giornata si è via via scaldata e anche quella ha superato brillantemente il controllo di un paio di commissari molto esperti delle vetture del Portello: a parte un paio di precisazioni, l'auto ha ottenuto il sudato (mai come in questo caso il termine è adatto) lasciapassare per poter essere iscritta come storica a tutti gli effetti. Al Presidente una mano, sia pure ormai solo psicologica, l'ho data anch'io, tranquillizzandolo prima, confermandogli la bontà dei lavori, e standogli vicino durante l'analisi della vettura. Mai fu così evidente sul viso di qualcuno come su quello di Alessandro, il sollievo per la prova superata: davvero emotivo ed emozionante, il nostro vulcanico Alessandro, mai visto così



sotto pressione. Forse il pensiero di tutto il lavoro che è stato fatto (e che ancora ci sarà da fare) per portare la vettura ai suoi degni livelli, ha attanagliato il cuore del Presidente! La mitica Cinquecento del "consigliere anziano" Pierluigi Peron ha affrontato invece senza patemi la trafila prevista dalla normativa ASI, sicuro di un restauro a tutta prova: certificazione concessa senza tema di smentite! In questa sessione abbiamo avuto, ad opera di un unico socio, la doppia omologazione del "minimo" e del "massimo", vale a dire i due opposti dell'universo automobilistico, in tema di prestazioni, non certo di valore economico, fattore che nel nostro settore deve avere la minima (se non nulla) importanza: Michele Ferrari, coadiuvato dalla sempre affascinante Zolemma, ha portato alla seduta la sua pimpantissima Cinquecento, compagna di tanti viaggi, e la new comer, la Ferrari 348, già presentata ai lettori di Clacson. Entrambe presentate una vicina all'altra hanno superato l'esame (particolarmente attento anche per queste vetture) con solo un piccolo "debito di formazione" a carico della Cinquecento, che dovrà documentare la sistemazione di una imperfezione delle coppe ruota, ma si tratta davvero di poca cosa, facilmente avviabile. Michele, per sfogare la riuscita dell'esame, dopo l'altissima tensione dimostrata prima e durante l'esame delle sue "creature" per paura di avere sbagliato qualche particolare, ha acceso la Ferrari e ha salutato tutti con una sgasata e un rombo davvero degni dell'otto cilindri made in Maranello: davvero un modo simpatico coerente con l'ambiente, saturo di storia e di storie dell'auto, per coronare la riuscita di una mattinata che ha visto per la prima volta nella sua storia il Benaco Auto Clasiche affrontare in squadra una prova così impegnativa e selettiva, uscendone a testa alta, come sempre è successo, in ogni tenzone che il nostro Club ha sin qui affrontato, non ultima l'impegnativa collaborazione alla riuscita di quella manifestazione unica nel suo genere che è "La settimana Motoristica Bresciana", ricevendo complimenti sia dal pubblico, sia, ben più provanti, dai tecnici e vertici dell'ASI. Un grazie va all'assistenza tecnica del nostro C.T. Cipriano Filippi e anche un ringraziamento particolare per l'accoglienza riservata a tutti da parte del Veteran Club Bernardi, ma soprattutto a Luciano e Silvia Nicolis, come sempre splendidi padroni di casa e ospiti piacevolissimi. "Per aspera ad astra" è il motto di Seneca che io ho suggerito e che il Presidente ha subito fatto suo: passo, passo, superando le avversità, il Benaco comincia a farsi conoscere e continuerà a farsi apprezzare nel favoloso mondo delle auto d'epoca.

Marco Antonio Faveri



La consegna delle 5 delle targhe di omologazione assegnate, rispettivamente, alla Ferrari 348 tb di Michele Ferrari, alla BMW 318 IS di Renato Pastorello, all'Alfa-Romeo 1900 Super Primavera di Marco Antonio Faveri, alla Porsche 911 Turbo 3,3 coupé di Marco Marai ed all'Alfa-Romeo Giulietta Spider di Alessandro Lonardelli



GARDA classic SHOW
 Concorso di eleganza
 per autostoriche




COMUNE DI BARDOLINO

Bardolino 1 - 2 settembre 2012
 BENACO AUTO CLASSICHE




MOSTRA DI AUTOMODELLISMO
**VENT'ANNI DI ROSSE
 1948 - 1968**
 RENNWAGEN MODELLE AUSSTELLUNG
 Collezione Dino Spiritelli Sammlung



BARDOLINO Loggia Rambaldi
 31 agosto - 2 settembre 2012



BENACO AUTO CLASSICHE

Si ringrazia:

I PROSSIMI APPUNTAMENTI DEL BENACO AUTO CLASSICHE

4 AGOSTO

5° "... e la chiamano estate" - serata in riva al Lago con musica e...

31 AGOSTO - 2 SETTEMBRE
 1-2 SETTEMBRE

Vent'anni di Rosse 1948- 1968 - Mostra di Modellismo
 Garda Classic Show - 1° Concorso d'Eleganza di auto d'epoca e moda

11 NOVEMBRE

4° Tour del Trentino - visita al Museo Caproni



Affiliato: STUDIO LAGO srl

Bardolino
 Garda
 Torri Del Benaco



www.tecnocasa.it

MUSEO DELL'OLIO D'OLIVA
 OLIVENÖL MUSEUM OLIVE OIL MUSEUM



Oleificio Cisano
 www.museum.it

OLEIFICIO CISANO srl - 37011 - CISANO DI BARDOLINO (VR) - ITALY - via Peschiera 54
 Tel. + 39 045 6229047 Fax +39 045 6229024 info@museum.it www.museum.it



WINTRADE

www.wintrade.it
 internet services and consulting



ZENI
 DAL 1870