

numero 6 - 2010

"Clacs in

l'avvisatore grafico del Benaco Auto Classiche



in questo numero l'attività del 3° trimestre 2010:

- Editoriale del Presidente
- 4° GUARNATI DAY - "memorial Piero Bedoni"
- Raduno Bardolino-Rovereto-Folgaria
- Settimana Motoristica Bresciana - auto e moto ante 1918
- Maserati Merak SS e Bora
- Museo Ferruccio Lamborghini



Editoriale del Presidente

Carissimi amici, mentre mi accingo a portarvi il tradizionale saluto mi accorgo che l'autunno sta entrando prepotentemente con i suoi colori intensi della vegetazione che sembra non voglia saperne di entrare in letargo, ed i profumi del mosto inebria l'aria.

E proprio percorrendo le strade del Garda con la mia "ritrovata" Giulietta spider, dopo l'interminabile restauro durato ben 25 mesi, mi corre il ricordo delle innumerevoli attività intraprese dal Club nell'estate oramai trascorsa.

Ci eravamo prefissi di coinvolgervi con un programma che era già nutrito in partenza, ma poi "strada facendo" abbiamo voluto proporvi ulteriori momenti di incontro con le vostre storiche. Nelle pagine seguenti troverete le impressioni raccolte durante tutte le manifestazioni estive a partire dal 4° Guarnati Day, manifestazione che avrà cadenza biennale negli anni pari per poter creare le giuste attese per un evento che ha sempre riscosso un grande successo non solo tra gli appassionati di "legni" ma anche e soprattutto tra i cultori della tradizione.

Questo evento mi dà lo spunto di ringraziare l'amico giornalista Danilo Castellarin membro della Commissione Culturale dell'A.S.I. che ci onora della sua "penna" in occasione dell'intervista al nostro socio onorario e grande pilota nautico Augusto Cometti.

Danilo, oltre che descrivere con passione e dovizia di particolari gli eventi sportivi legati alle storiche su vari quotidiani, ha redatto numerosi libri tra cui "Guidavamo così" che vi abbiamo omaggiato nel corso dell'anno.

Un ringraziamento va anche agli amici di Folgaria con cui abbiamo iniziato proprio in Luglio una splendida collaborazione.

Nonostante fosse assente dal calendario abbiamo ritenuto opportuno seguire il "vulcanico" Nicola Bonato alla scoperta dell'Altopiano con la splendida sosta a Rovereto, e proprio per questo troverete anche il diario della giornata. Sono sicuro che avremo modo di incontrarci nuovamente per rinsaldare questa amicizia.

Settembre è stato ricco di appuntamenti con la visita al Museo Lamborghini con la splendida partecipazione di Fabio Lamborghini che ci ha fatto da Cicerone con un'affabilità che si è trasformata in sincera amicizia durante il pranzo conviviale a termine della indimenticabile visita.

La tappa di Bardolino della Settimana Motoristica Bresciana è stato forse l'appuntamento di più alto spessore culturale con la partecipazione in Bardolino del "museo itinerante" di ben 100 veicoli ante 1918, alcuni scafi d'epoca ed i 2 biplani che sorvolavano il "parterre de roi" sul lungolago al porto.

Sinceramente vi debbo dire che in quei momenti mi sono sentito come un direttore d'orchestra i cui membri (voi soci di Benaco Auto Classiche) eravate dei maestri di musica che avete permesso la perfetta riuscita di una magnifica manifestazione organizzata nei minimi particolari.

Se dovessi ringraziare tutti forse queste pagine non basterebbero, mi limito solo a dire che se riusciremo a mantenere vivo questo entusiasmo, queste ambizioni e questa collaborazione tra noi e gli Enti che ci seguono possiamo affrontare appuntamenti e manifestazioni di qualsiasi importanza e complessità.

Buona lettura e ... la tradizionale "buona sgommata"!

Alessandro Lonardelli
Presidente



Immagine del basso rilievo offerto al Benaco Auto Classiche come riconoscimento per la fattiva collaborazione all'organizzazione della Settimana Motoristica Bresciana, in occasione del passaggio a Bardolino.



Su "La Manovella" di Ottobre 2010, nella rubrica "Grandi Eventi ASI", è stato dato ampio risalto alla Settimana Motoristica Bresciana con un articolo di ben 8 pagine, citazione del nostro sodalizio a pagina 18 e gli onori della copertina della rivista ufficiale dell'Automotoclub Storico Italiano.



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 **346 66 86 557** - Fax **045 62 28 527**

info@benacoautoclassiche.it - www.benacoautoclassiche.it



Giulio e Barbara

sono convolati a nozze il 2 Ottobre 2010

*La loro Giulia spider era della festa, con tanto di dolce al marzapane (complimenti all'artista!).
Con la pubblicazione di queste belle immagini scattate da Ilenia Rossi, il Benaco Auto Classiche augura ai novelli sposi ogni felicità e successo nel loro cammino.*





4° Guarnati Day - Memorial Bedoni

Per commemorare degnamente il GUARNATI Day, la nostra Associazione ha organizzato una manifestazione con due appuntamenti. Sabato 17 Luglio, una conferenza nella Sala Meeting dell'Hotel Kriss ed una cena all'aperto al Lido di Mirabello di Bardolino, allietata con musica jazz, del gruppo "Mary & Donata ensemble" invitato dal nostro amico Roberto Spiritelli, in servizio alla batteria. Domenica 18 Luglio, sulle banchine del porto di Bardolino, l'esposizione di alcune imbarcazioni d'epoca ed auto storiche con uno stand del Benaco auto Classiche vicino a quello del Consorzio "Voglia di Folgaria". Lascio la penna a Pierluigi Peron per il resoconto sulla "Conferenza Stampa".

"La gradevole temperatura condizionata della sala meeting dell'Hotel Kriss ci accoglie nell'importante occasione della presentazione alla stampa ed agli appassionati del "IV Guarnati Day" edizione 2010.

Il Presidente, salutati i presenti, affida al relatore Sig. Leonardo Petroli l'incarico di presentare gli ospiti protagonisti della manifestazione. Il Sig. Luciano Lenotti, invitato a dare una lettura storica e personale del "Guarnati Day", apre la prima dissolvenza collocando nei lontani anni 50 un dinghy costruito dal cantiere Guarnati con a bordo un ragazzino, cioè lui, che veleggia sul lago con lo spirito avventuroso e pionieristico del tempo. Conclude orgoglioso ricordando che quel dinghy è sopravvissuto e restaurato occupa, da protagonista, fotografato, parte della locandina della manifestazione 2010.

Segue l'invito al Sig. Augusto Cometti di Garda, ex pilota di motoscafi da corsa dello stesso periodo, di rievocarlo con aneddoti della sua carriera motoristica. Il suo racconto scivola lentamente indietro nel tempo e, come in una proiezione di una pellicola 8 mm in bianco e nero di un tempo passato, lo vediamo a bordo del suo motoscafo, a velocità a dir poco folle (150-160 km/ora), pennellare le anse del Po nella Pavia-Venezia, alla ricerca della traiettoria migliore con fondali di pochi centimetri (30-50 cm). Vediamo la gente sulla riva del Grande Fiume sbracciarsi a salutarlo ed a indicargli la direzione, talvolta errata, mentre lui controlla la superficie dell'acqua per intuirne la profondità o peggio per evitare i tronchi d'albero che viaggiano al centro del fiume; e quando alla troppa concentrazione ed impegno fisico segue la stanchezza e la disidratazione, anche di sei-sette chilogrammi in due ore di gara, e la vista è parzialmente annebbiata, lo vediamo letteralmente volare sopra un ostacolo e planare a lato di una barca da pesca (sic...).

Quel canuto ottantenne è riuscito, con un linguaggio semplice, senza enfasi né retorica, a sdrammatizzare e rendere quasi comuni comportamenti ed azioni sportive che oggi sono possibili solo con sofisticate attrezzature. Ci rendiamo conto di trovarci di fronte ad un uomo eccezionale che ha usato la volontà, il coraggio, la passione e talvolta l'incoscienza, per raggiungere e coronare i suoi desideri, spesso rappresentati unicamente dalla "Coppa del Vincitore". Un lungo e sincero applauso chiude questo importante passaggio.

Le parole del vicesindaco Ing. Sabaini, di saluto a nome dell'Amministrazione Comunale e di riconoscimento per l'attività del Benaco Auto Classiche nella città di Bardolino ed all'estero (Baviera), riportano però l'attenzione al presente.

Ne segue una breve pausa che permette al presidente di collocarsi al centro della sala, rivolgersi ai presenti, chiedere l'attenzione per annunciare la dolorosa perdita dell'amico Piero Bedoni, presidente dell'Associazione "Il Legno sull'Acqua", collaboratore della manifestazione Guarnati Day da quattro anni. Con voce ferma all'inizio, poi sempre più greve, flebile, quasi rotta dall'emozione ne ricorda l'amicizia, la stima reciproca, la stretta collaborazione ed il grande carisma.

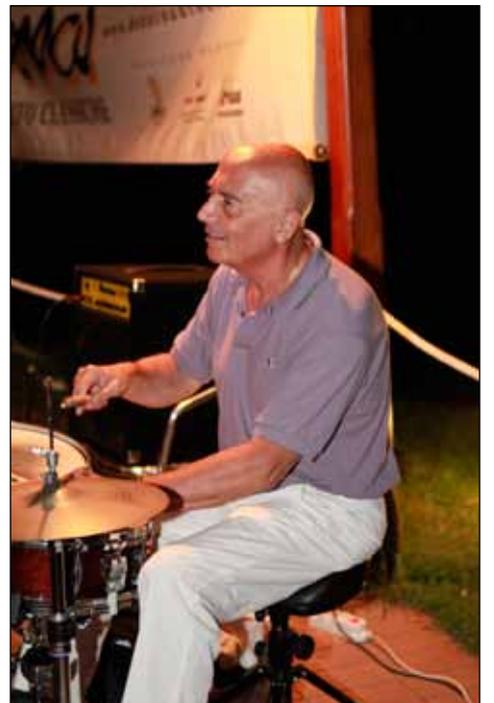
Ancora, con commossa partecipazione sua e dei presenti consegna alla Signora Laura un riconoscimento dell'Amministrazione Comunale, con allegato un biglietto di addio in cui il Presidente ed i suoi Collaboratori hanno, ciascuno con le proprie sentite parole ricordato e partecipato la dolorosa perdita. Un caloroso e lunghissimo applauso suggella quel momento ricco di "pathos" e stempera la commozione dei presenti.

Poi, la voce del presidente, ritornata forte e stentorea, ci riporta ai doveri della manifestazione ed alla conclusione della riunione. Esco dalla sala e mentre una ondata di caldo opprimente mi investe, mi trovo, un po' turbato, a fissare il lago davanti a me, scrutare anch'io la superficie dell'acqua per ritrovare percorsi e tracce del tempo della mia vita vissuta con lui e... lo confesso, in lontananza mi è sembrato rivedere quel piccolo dinghy a vela spiegata veleggiare e scomparire lentamente all'orizzonte. La voce scherzosa dell'amico Ezio che mi invita a prendere un aperitivo mi riporta però in fretta ai miei doverosi impegni sociali.

"Il Guarnati Day sta per iniziare. Avanti tutta!"

Pierluigi Peron







Augusto Cometti, campione della velocità. Correva in auto

Uno dei soci onorari del 'Benaco Auto Classiche' è a pieno diritto Augusto Cometti che, prima di diventare campione di motonauta di fama, fu anche corridore automobilistico. Iniziò a correre giusto sessant'anni fa, nel 1950, l'anno santo del Giubileo, della santificazione di Maria Goretti, del dogma dell'assunzione al cielo di Maria. Pochi anni prima, nel 1948, Papa Pacelli aveva chiesto ai cattolici di fare blocco contro l'avanzata dei socialcomunisti di Togliatti e Nenni. Ed erano in molti ad accorrere alle lunghe processioni della Madonna Pellegrina, dispensatrice di pace e letizia dopo le atrocità della guerra. Correva forte anche Augusto Cometti, classe 1926, che in pochi anni divenne famoso come l'uomo più veloce del Po. Motonauta di vaglia, più volte campione italiano, spericolato come molti amanti della sfida ma rigoroso come pochi nella preparazione agonistica, si lanciava a duecento all'ora sulle acque del fiume più lungo d'Italia con i "Racer", profilati motoscafi da corsa, bassi e slanciati come Formula 1, indovinando i passaggi più rapidi, le anse più quiete ma soprattutto evitando i tronchi galleggianti, seminasconditi della acque morbide, che avrebbero potuto diventare un micidiale ariete contro lo scafo. Così, mentre l'Italia in bianconero andava ancora a pedali, lui attraversava la pianura padana alla velocità del fulmine riuscendo a percorrere la distanza che separa Pavia da Venezia, 413 chilometri, alla media di 180 orari, una follia sull'acqua. Tant'è vero che il suo record rimase imbattuto per una dozzina d'anni. Insieme a lui, partendo all'alba di radiose domeniche estive, sfrecciavano idroscivolanti (una derivazione degli idrovolanti), offshore, fuoribordo, gommoni e idromoto. In un'Italia che ancora medicava le ferite profonde della guerra, le case distrutte, i ponti sbriciolati come biscotti, i ladri di biciclette che ispiravano film del neorealismo, fu lui l'asso pigliatutto del Raid Pavia-Venezia, un'incredibile competizione nata nel 1929 ad imitazione della celebre corsa automobilistica bresciana 'Mille Miglia', nata nel 1927. Gli scafi in corsa attraversavano

anche l'Adige e da Chioggia, lungo canali interni, arrivavano al traguardo finale di Venezia. Dopo la forzata sosta bellica che colpì duramente Pavia e alluvione del Polesine del 1951, il raid nautico riprese nel 1952. I ponti erano stati ricostruiti e il fiume era tornato il luogo di svago e di attrazione di sempre, con barche e motoscafi avevano ripreso a navigarlo come prima. L'edizione del 1952 vide la scomparsa degli idroscivolanti, strani oggetti a metà tra l'imbarcazione e l'aeroplano. La scena venne dominata dai racers, quelli sui quali Cometti avrebbe espresso al meglio le sue doti di velocista. "Il trucco era trovare la via più breve perché il Po, in alcuni tratti, era largo anche centinaia di metri e bisognava scegliere la traiettoria più corta, cosa non sempre facile. Qualche concorrente finiva col perdersi, qualcuno imboccava la via sbagliata, altri, confondendosi, andavano nel senso opposto, tornavano indietro, perché la corrente nei punti fermi del fiume, era inesistente", racconta Cometti. L'agonismo era aspro. Qualcuno non gradiva l'ennesima vittoria del veronese. "Nel 1963 non riuscivo a togliermi di dosso due validi rivali, Guidotti e Marchisio, che correvano con motoscafi molto più veloci e mi stavano incollati da ottanta chilometri", ricorda il pilota, all'epoca famoso per il suo sangue freddo. "Capii che dovevo seminarli subito perché, se avessi aspettato i tratti finali, loro, con la cavalleria a disposizione, mi avrebbero sorpassato senza fatica. Mi ricordai che vicino a Cremona, c'era una diga in costruzione. E decisi in un lampo. Evitai di seguire il percorso consigliato dagli organizzatori, che aggrava lo sbarramento, e ci passai sopra a tutta forza con un lungo salto nel vuoto. Poi planai sul fiume. Gli avversari non li vidi più. Mi dissero poi che si erano fermati perché non riuscivano a capacitarsi di che cosa fosse successo. Naturalmente vinsi la gara". Sotto, i pescatori, sfiorati dalle eliche rotanti, fecero il segno della croce ringraziando il buon Dio. I motoscafi erano equipaggiati con potenti motori marini entro bordo e le loro sagome sfrecciavano sfiorando argini e campi.





e con motoscafi racers ma amava anche le trasvolate aeree

Erano gli anni di "Lascia o raddoppia", di Anna Magnani e della Seicento a rate da usare solo la domenica. "Noi viaggiavamo solo per mare o per cielo perché Augusto era anche pilota aeronautico e si divertiva molto alla consolle di comando di aeroplani e motoscafi", ricorda con un sorriso la moglie Erna. Sarà stata la povera dimensione circostante, l'aurea magica dei personaggi, l'altissima posta in gioco che poteva costare la vita, ma gli occhi di tutti erano puntati su di lui, sulla stella impavida di Augusto Cometti che con il suo scafo vinse ben sei edizioni del Raid dominando la scena fra i Cinquanta e i Sessanta, con l'Italia che cantava 'Domenica è sempre domenica' insieme a Mario Riva. A dispetto della semplicità e della bonomia che trasudava dal Paese di allora, i rischi erano elevatissimi, appena attutiti dai fantasiosi nomignoli disegnati sui motoscafi di Cometti, 'Pelaochi' o 'Squinzia', così, tanto per giocare su. La prima corsa la disputò proprio sul lago di Garda, dove vive da sempre in una fascinosa residenza a pochi metri dalla riva, poco fuori Garda. Dalle finestre osserva il golfo di Manerba, il profilo dei monti che coronano Salò e Gardone e ricorda: "La prima corsa la disputai proprio laggiù, nel golfo di Gardone, nel 1950, giusto sessant'anni fa". Iniziò con motoscafi da turismo. Poi il palato divenne più esigente e passò ai racers, le formula 1 dell'acqua. Anche se inizialmente il suo scafo era equipaggiato con un motore meno potente dei suoi rivali, lui sfrecciava sempre sicuro perché percorreva decine di volte l'anno i percorsi di gara, soprattutto il Po, annotando con meticolosa dovizia i punti più insidiosi. Tant'è che gli anziani del posto, i pescatori che ben conoscono ogni piega del fiume, ricordano ancora le evoluzioni del suo motoscafo rosso, detentore del primato per la categoria entroboardo. Vinse ancora nel 1955 (anche la Coppa Montelera, un ambito trofeo che andava a chi percorreva alla massima velocità un certo tratto del fiume) e nel 1957. Dopo due anni di pausa si ripresentò nel 1959, da solo, vincendo ancora una volta la gara e ancora

la Coppa Montelera. Superò più volte i duecento, toccò anche i 210, 220. E ordinò di far incidere quelle cifre da brivido sul trofeo. Colse la sesta vittoria consecutiva nel 1963, forse la più bella di una carriera sportiva entusiasmante, impiegando due ore e 26 minuti per divorare i 413 chilometri di gara, un record da capogiro. Non corse sempre da solo, anche se logica insegna che sarebbe bastato rischiare la pelle uno alla volta. Non per lui che, indifferente alle raccomandazioni della famiglia, nel 1954 chiamò a fargli compagnia nella spericolata avventura la coraggiosa sorella Camilla. Nell'Italia maschilista dei Cinquanta, erano davvero poche le donne che si azzardavano a tenere tra le mani il volante di un'automobile. Figuriamoci quante erano quelle disposte a correre con motoscafi da corsa. Solo una a fianco di un campione.

CAMPIONE A TUTTO TONDO

Scherma, ciclismo, vela, motonautica, ma anche ciclismo, automobilismo e motociclismo. Augusto Cometti ha esercitato un'intensa attività sportiva a trecentesessanta gradi, raggiungendo però i risultati più prestigiosi in motonautica dal 1950 al 1963 con i Racers 1500 BPM (acronimo di Botta Puricelli Milano) di varia cilindrata, da 1500 a 6000 cc, sei cilindri. Oltre ad alcune gare sul lago di Garda, dove risiede, Cometti ha partecipato ad alcune competizioni di velocità in moto e in auto nell'immediato dopoguerra vincendo su Guzzi a Riva del Garda e sulle Torricelle di Verona su Cisitalia (foto). Sposato nel 1962 si è ritirato dall'attività agonistica alla fine del 1963 dopo aver corso all'Idroscalo di Milano, a Napoli, a Venezia e sui laghi di Avigliana, Garda, Campione, Lugano, Bolsena, Como, oltre che in Germania e Francia. "Nella vita c'è un tempo per tutte le stagioni e la mia era davvero finita", ricorda Cometti, che da allora si è occupato della sua attività di industriale nel comparto della componentistica elettrica.

Daniela Castellasi





Bardolino - Rovereto - Altipiano di Folgaria - 26 Agosto 2010

Complice una splendida giornata estiva, con l'aria fresca nell'Altipiano di Folgaria che ha fatto dire a qualcuno: "sembrava che ci fosse l'aria condizionata all'aperto", giovedì 26 Agosto 2010, su invito del "Consorzio Rovereto IN centro", 33 equipaggi riuniti dal Benaco Auto Classiche hanno raggiunto il centro di Rovereto verso le 11.00 ed hanno esposto le loro auto classiche in corso Rosmini. La calorosa accoglienza del Vice-Sindaco Gian Paolo Dai Campi e del suo staff, con un aperitivo all'aperto ed una preziosa raccolta di cartoline di Rovereto ha deliziato i partecipanti che si sono intrattenuti volentieri con i numerosi visitatori di questo piccolo museo viaggiante, con scambi di vedute e aneddoti sulle vetture esposte.

Poco dopo mezzogiorno, il ticchettio dei motorini d'avviamento ha segnato la partenza verso Folgaria su 20 km. di percorso di montagna, con una bellissima vista paesaggistica. All'arrivo, il gruppo è stato accolto dal Consorzio "Voglia di Folgaria" con un pranzo all'aperto e buon vino Marzemino, accompagnato da musica dal vivo molto gradita anche dai

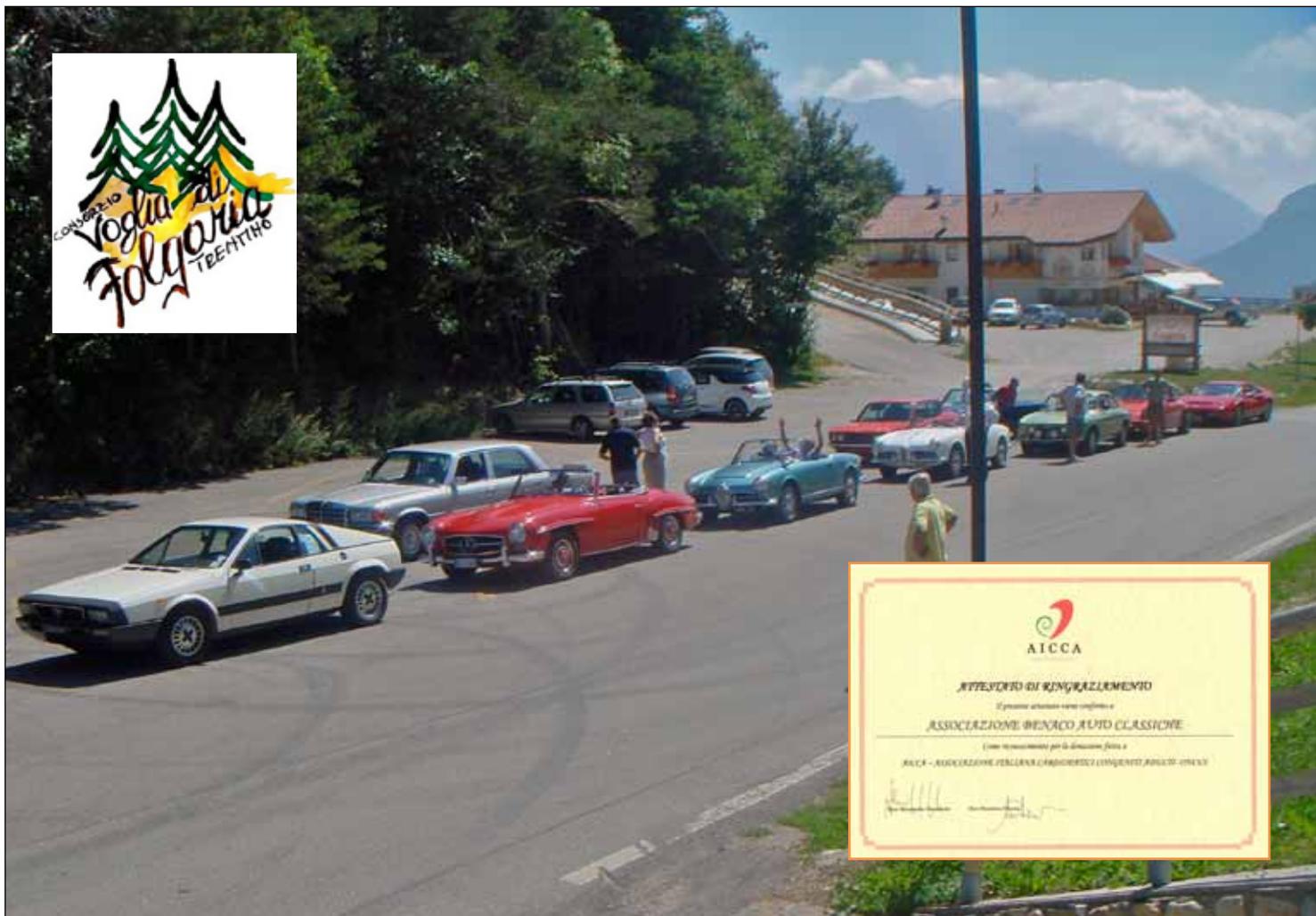
ballerini più esperti. Questa sosta si è conclusa con una lotteria per assegnare i 3 soggiorni a Folgaria offerti dal Consorzio, lo scambio di doni e l'attribuzione di alcuni premi ai partecipanti. Il netto ricavo della lotteria verrà devoluto all'AICCA (Associazione Italiana dei Cardiopatici Adulti) con sede in San Donato Milanese.

Alessandro Lonardelli, Presidente della nostra Associazione ha ringraziato Nicola Bonato Presidente del Consorzio Folgaria IN Centro, tutti coloro che hanno collaborato alla splendida riuscita della trasferta e consegnando all'Assessore al Turismo Georgia Pola i messaggi ed i cadeau dell'Amministrazione Comunale di Bardolino, ha auspicato per il futuro nuove esperienze simili.

La piacevole giornata è terminata con una sfilata delle auto storiche sulle vie a traffico limitato del centro di Folgaria, con il pubblico impegnato con le proprie macchine fotografiche per fissare questo o quel modello più ammirato.

Nina Romeo









Settimana Motoristica Bresciana - 3, 4 e 5 Settembre 2010

Il dispiego finale del tappeto rosso a fine del passaggio delle veterane sul lungolago di Bardolino, avvenuto nel pomeriggio del sabato 4 Settembre, ha sottolineato anche quest'anno un'organizzazione impeccabile del contributo della nostra Associazione ad una grande manifestazione di respiro internazionale, organizzata dal Musical Watch Veteran Car Club di Brescia e sponsorizzata dall'A.S.I.

Hanno sfilato oltre 60 automobili ed una quarantina di motocicli, tutte rigorosamente ante 1918. Per non fare torto a nessuno bisognerebbe citarli uno per uno ma comunque alcuni veicoli hanno colpito per la loro originalità, come la moto contrassegnata dal n° 1 (marca?) con la grande ruota intorno alla meccanica ed al conducente, la Dora del 1906, un veicolo elettrico di inizio secolo, la vettura ad elica con motore Anzani, la Milwaukee Steam Car del 1900, una silenziosa macchina a vapore, la Itala del 1907, vittoriosa nel famoso Raid Pechino-Parigi, la Panhard et Levassor proveniente dalla Cecoslovac-

chia per l'azzeccata coreografia dell'insieme ed infine la Lancia Theta, prima auto europea con impianto elettrico incorporato, la sola, che durante le soste in coda, spegneva il motore e lo riaccendeva con il motorino d'avviamento, senza utilizzare la manovella!

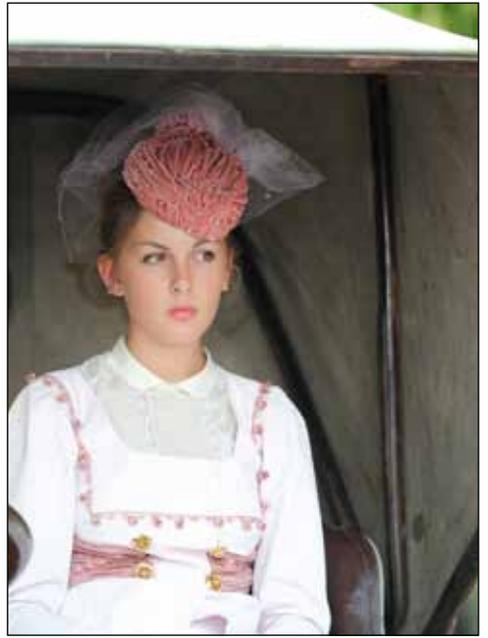
Un'esibizione di due biplani d'epoca ha portato il naso all'insù della numerosa platea che assisteva all'evento, dopodiché, le nostre nonnine, dopo avere riposato per circa un'ora all'ombra nel Parco di Villa Carrara Bottagisio, hanno sfilato sul lungolago con una piccola sosta nel punto di accoglienza, dove lo speaker descriveva rapidamente ogni veicolo e tre graziose fanciulle porgevano gli omaggi agli equipaggi che hanno proseguito verso Verona.

Il lavoro del nostro staff è stato gratificato dai spontanei e numerosi elogi dei partecipanti e dagli applausi de pubblico circostante. Arrivederci al prossimo anno!

Nina Romeo









La **Merak**, portava il nome di una stella dell'Orsa Maggiore ed è la sorella più piccola della Bora.

E' cosa nota che il motivo che ha spinto la Citroën ad acquisire la casa di Via Ciro Menotti era quello di ottenere in tempi brevi un prestigioso motore per la futura "SM". Così l'ing. Alfieri ha sviluppato un nuovo motore V6 a 90° di alluminio con 4 alberi a camme in testa che sembrava il tradizionale V8 ridotto di due cilindri. Con una cilindrata iniziale di 2670 cc e 3 carburatori doppio corpo Weber sviluppava 170 CV a 6250 giri al minuto. In questa configurazione venne installato sulle prime SM a partire dal 1970. Nel 1973 la cilindrata è salita a 3 litri (2965 cc) con 190 CV a 6000 giri/m. Per conquistare una quota del mercato delle sportive di media cilindrata ed avendo a disposizione il motore C 114 si decise di montarlo su una versione con carrozzeria semplificata della Bora che nella prima versione raggiungeva i 240 km/h di velocità massima.



L'equilibrio e la bellezza delle linee sono al "rendez-vous" ma il motore non perfettamente bilanciato e qualche noia sull'affidabilità dei meccanismi idraulici hanno influito sulle scelte della clientela. Dal 1977 al 1981, per il solo mercato interno, venne offerta anche la Merak 2000 con soli 150 CV per aggirare la penalizzazione fiscale italiana.

Periodo di produzione: dal 1972 al 1981, furono costruite 626 Merak, 993 Merak SS e 200 con cilindrata ridotta a 2000 cc.



MASERATI MERAK SS



Paul Frère, giornalista belga, ex pilota Ferrari e campione di Le Mans ebbe a dire della Bora: “Questa Maserati è una vera aristocratica, che si veste in modo elegante ma discreto e che non rivela al mondo quel che sa fare, più di quanto sia strettamente necessario. La Bora è una delle vetture più veloci che si possano acquistare al giorno d’oggi, ma il suo fascino sta molto più nella tranquilla facilità con cui sfodera le sue prestazioni.”

La **Bora**, è stata presentata al Salone dell’Automobile di Ginevra nel Marzo del 1971, ed era la risposta della Maserati alle contemporanee supercar due posti a motore centrale, come la Lamborghini Countach, Ferrari 512 BB e De Tomaso Pantera. Questa magnifica vettura che porta il nome del vento che spira dalle parti di Trieste, è stata progettata dall’Ing. Giulio Alfieri e la carrozzeria fu disegnata dalla mano felice di Giorgetto Giugiaro che ha saputo dare linee pulite con un imponente profilo laterale e l’originalità del tetto in acciaio inossidabile spazzolato. Il telaio era un monoscocca in acciaio con un telaio supplementare al retrotreno. Le sospensioni erano indipendenti su tutte le ruote, con molle a spirale, ammortizzatori telescopici, barre antirollio e cerchi in lega della Campagnolo.



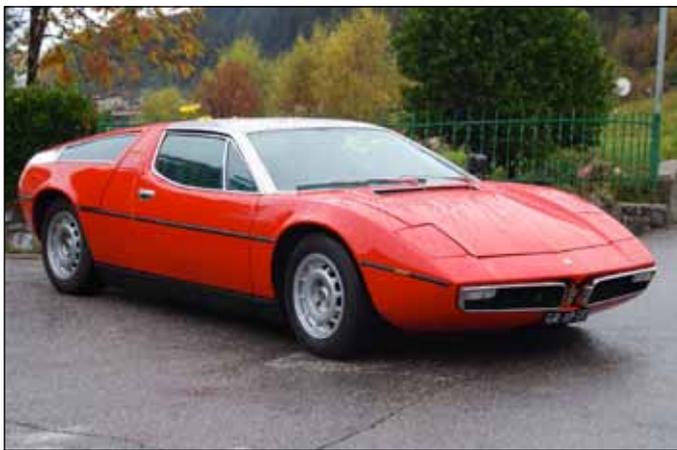
Nonostante l’ottima impostazione del progetto, il successo della Bora è stato condizionato negativamente dal contesto storico interno ed esterno del periodo di produzione. Una parte della clientela non ha gradito l’introduzione dell’impianto idraulico di assistenza, ritenuto “troppo Citroën” per una vettura così sportiva mentre nel mondo imperversava la crisi petrolifera scoppiata nel 1973 con la guerra del Kippur.

Periodo di produzione: dal 1971 al 1978, furono costruite 524 Bora, di cui 289 “4700” e le restanti 235 “4900”.

Nina Romeo



MASERATI BORA



Per azionare i freni a disco autoventilanti, il servosterzo, i fari a scomparsa, la colonna dello sterzo orientabile, la frizione monodisco a secco e la pedaliera regolabile era stato utilizzato un impianto idraulico ad alta pressione della Citroën, allora proprietaria della casa modenese. Il cuore della Tipo 117 (codice interno della Bora), era il classico V8 bialbero a 90°, derivato dalle corse (Maserati 450 S) con una cilindrata di 4719 cc, montato in posizione longitudinale, 4 carburatori Weber 42 e accensione elettronica Bosch per una cavalleria di 310 CV a 6000 giri/min. Per contenere il rumore e le vibrazioni, il motore ed il cambio ZF a 5 marce erano montati sul telaietto ausiliario fissato alla scocca con quattro supporti elastici.

Con queste premesse, le prestazioni erano superlative con 273 km/h di velocità massima ed un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 6,5 secondi! Noto la coppia con 47 kgm a 4200 giri/min per la 4700 e 49 kgm, allo stesso numero di giri per la Bora 4900.

Per adeguare la Bora alle norme antinquinamento americane, dal 1973 è comparso un nuovo motore di 4930 cc, simile a quello delle Ghibli. Tre anni più tardi, questo motore venne montato su tutte le Bora, la potenza saliva a 320 CV a 6000 giri/min e la velocità massima a 280 km/h.





Visita al Museo Ferruccio Lamborghini - Dosso (FE) 19 Settembre 2010

Puntuale! Questo è l'aggettivo che riassume in una parola questa bellissima gita!

Puntuale perché dopo i nuvoloni del primo mattino il sole è arrivato all'ora giusta gratificando chi aveva "lustrato" i propri gioielli, puntuale perché alle 10.58 - con un "rendez-vous" alle 11.00 - stavamo ingranando la retromarcia per parcheggiare davanti al Museo ed infine, puntuale perché ci voleva un museo che nutre di cultura automobilistica chi conosce il nome Lamborghini solo perché è la macchina dei "vip"! Fabio Lamborghini, nipote del fondatore, ha guidato magistralmente la visita raccontando i primordi dell'attività nell'immediato dopoguerra con i primi trattori ricavati dai residuati bellici. E' emersa la grande genialità di Ferruccio nel trovare soluzioni d'avanguardia ma anche economiche per i suoi prodotti, il

che ha decretato il successo delle sue imprese. Personalmente, ho un ricordo netto della mia gioventù degli anni '60, di aver visto nel lontano Mozambico, quei trattori color "beige" con il marchio Lamborghini. L'aneddoto dello scontro con Enzo Ferrari sulla rapida usura della frizione della sua 250 GT, risolto utilizzando una frizione dei suoi trattori, ha incuriosito molti presenti; ma questa è stata la scintilla che ha determinato nel sanguigno emiliano la volontà di costruirsi la propria supercar. Per farlo ha sempre scelto i migliori specialisti del settore; il primo motore, quello della 350 GT carrozzata Touring, fu concepito da Giotto Bizzarrini che ha disegnato un 12 cilindri a V di 3.500 cc. con quattro alberi a cammes in testa che sviluppava 358 cavalli, molti di più della rivale di Maranello!



A sinistra, la prima "vera" Lamborghini, la 350 GTV, dovuta alla matita di Franco Scaglione presentata nel 1963.

In basso, la Topolino costruita da Lamborghini nel 1947, con cilindrata portata a 650 cm³ raggiungeva i 160 km/ora e recava il marchio FLC (Ferruccio Lamborghini Cento).





In alto, a sinistra, sulla strada verso il Museo, una pausa caffè e, a destra, una vettura elettrica con il marchio del Toro.

A sinistra, i coniugi inglesi Jon e June Hale, graditi partecipanti alla nostra gita, che hanno condotto la loro potente e bella MG C, dal Regno Unito fino a Bardolino

In basso, la Miura, la più amata dagli intenditori, con le originali ciglia che si sollevano insieme ai fari accesi, senz'altro una delle più belle sportive di tutti i tempi!



Solo due anni dopo, nel 1965, Lamborghini ha stupito il mondo intero con il telaio P400 (P per posteriore e 400 per la cilindrata di 3929 cc), per il quale Marcello Gandini, giovane designer della Bertone, tracciò delle linee senza tempo quelle della famosissima Miura! Questo enorme successo è culminato nel 1971 con la futuristica Countach, progettata dall'Ing. Paolo Stanzani e disegnata sempre da Gandini, con l'apertura verticale delle portiere, caratteristica delle Lamborghini dei nostri giorni. Ho evidenziato i tre modelli di maggior spicco di questi soli 9 anni (1963-1971) ma non possiamo dimenticare il primo prototipo 350 GTV disegnato da Franco Scaglione, la 3500 GT Zagato, 350 GTS spider

e la 400 GT Flying Star entrambe di Touring, la Marzal del 1967, un prototipo a 4 posti con le porte ad ala di gabbiano, la Islero, la Espada il più veloce coupé a 4 posti del 1968, la Jarama e la piccola Urraco a 8 cilindri. Nel 1972, per salvare le altre aziende del gruppo, i trattori in particolare, Ferruccio Lamborghini cede il 51% delle azioni della fabbrica ad un uomo d'affari svizzero Rossetti, ma questa ormai è un'altra storia... La nostra giornata è proseguita con un ottimo pranzo a Renazzo di Cento che ha dato i natali a Ferruccio, un giro nella Rocca e nelle vie principali di Cento e piacevole rientro nella tarda serata.

Nina Roznea

I PROSSIMI APPUNTAMENTI DEL BENACO AUTO CLASSICHE

17 OTTOBRE Lago di Garda, mon amour - Garda, Valvestino, Idro, Ampola e Ledro

07 NOVEMBRE 3° TROFEO "Classiche nel Bardolino" gara di regolarità

Segnaliamo inoltre i seguenti appuntamenti

22 - 24 OTTOBRE AUTO MOTO D'EPOCA in Fiera a Padova

fine OTTOBRE Trasferta a Rovigo per "Giro del Polesine" gara di regolarità

Arena Assicurazioni

GESTITA DA ROBERTO ARENA E PAOLO SAS
A VOSTRA DISPOSIZIONE PER

L'ASSICURAZIONE DELLE VOSTRE
AUTO E MOTO STORICHE

TELEFONO 045 626 93 27

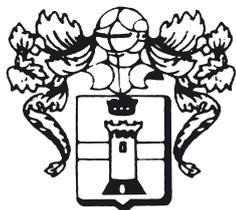
MUSEO DELL'OLIO D'OLIVA

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



ZENI®

D A L 1 8 7 0

PHYTO GARDA

RIMEDI NATURALI

PHYTOGARDA s.r.l.

Via Tione, 23 - 37010 Pastrengo (VR)

Tel. (+39) 045 6770222 - fax (+39) 045 6770531

www.phytogarda.it - info@phytogarda.it



WINTRADE®

www.wintrade.it
internet services and consulting

SEFFE®

Speedy

SERVICE

CARTOLERIA
FORNITURA UFFICIO
FOTOGRAFIA