

numero 10 - 2011

"Clacs in

l'avvisatore grafico del Benaco Auto Classiche



Citroën DS 20 - anno 1970

In questo numero l'attività del 3° trimestre 2011:

- Editoriale del Presidente
- Concorso d'Eleganza Villa d'Este
- 5° Spiderando in Alto Adige - Val Ridanna
- CITROEN DS 20... la Dea!
- 4° "... e la chiamano Estate" - giornata a Villa Guerina
- Settimana Motoristica Bresciana
- Fashion d'Epoca
- Sfida sul Lago



Carissimi amici,

Come è ben evidente a chi frequenta il Club con costanza ed assiduità, la nostra compagine sta macinando successi organizzativi ed in campo sportivo. La visibilità che abbiamo nel novero nazionale degli appassionati di storiche è sempre più evidente. Quindi, per poter "cantar le gesta" della nostra associazione abbiamo deciso di ristrutturare in maniera professionale e formale il nostro periodico informativo. Abbiamo registrato al Tribunale di Verona la testata "Il Clacson" che dopo il rodaggio di questi primi anni ora acquisisce un'identità ufficiale a tutti gli effetti. Con un pizzico di orgoglio do il benvenuto al neo Direttore Responsabile del magazine, il Dr. Marino Celli, che da questo numero inizia la sua collaborazione e che sono certo ci permetterà di innestare ancora un'altra "marcia". Già propulsore di iniziative editoriali legate allo sport ed in particolare al golf, vanta un'invidiabile esperienza all'estero, particolarmente nel Regno Unito.

Il vice-presidente Nino Romeo che ha curato dall'inizio il progetto con un crescendo incredibile di contenuti e di spessore ora finalmente può avvalersi dell'apporto prezioso di un professionista del settore.

Ma le novità non finiscono qui, perché in questo numero ci sarà un tocco femminile alle nostre pagine.

Francesca Formaggioni ha scritto un articolo sull'abbigliamento d'antan sperando che quest'idea sia di sprone a tutti gli equipaggi a voler sfoggiare nei prossimi incontri delle "mises" consoni all'epoca delle nostre vecchiette a motore. Dopo l'estate ricca di manifestazioni pienamente riuscite, e qui spendo un ringraziamento particolare a tutti coloro, e sono tantissimi, che hanno attivamente partecipato alla riuscita di:

E la chiamano Estate a Villa Guerina e della Settimana Motoristica Bresciana, ecco che l'autunno bussa alle porte con un invito a scoprire i colori magici e romantici che esso ci porta anche attraverso i tre appuntamenti in calendario: la Festa dell'Uva e del Vino a Bardolino, il 4° Trofeo Classiche nel Bardolino ed, infine, la tradizionale Castagnata all'inizio di Novembre.

In attesa di svelarvi le grandi novità che il Direttivo ha in serbo per il 2012, con un abbraccio ai nuovi soci ed ai nuovi collaboratori, vi auguro buona lettura con.. la tradizionale "buona sgommata"!

Alessandro Lonardelli
Presidente

LA CHIAVE E' STATA GIRATA E SIAMO PARTITI

E' con entusiasmo che mi accingo ad assumere l'incarico di dirigere Clacson; la storia di questo periodico è una bella storia editoriale perché, nato dalla volontà e dalla passione di un gruppo di amici per le auto d'epoca, si è sviluppato nel tempo fino a ricevere i crismi dell'ufficialità; mi è stato offerto di esserne il Direttore Responsabile pur non avendo, io, partecipato alla sua genesi; questo, per me, è un grande onore; è come se gli amici appassionati mi avessero consegnato la chiave del cruscotto di una bellissima e preziosa "storica" e mi avessero fatto accomodare al posto di guida: sono pronto a partire e l'emozione è forte e l'entusiasmo alle stelle. Guiderò prudentemente nella consapevolezza di avere tra le mani ciò che può essere considerato, e a ragion veduta, un vero e proprio "gioiellino". Intendo, con il mio lavoro, fornire il mio rispettoso piccolo contributo finalizzato non solo alla messa a punto del prodotto editoriale, ma anche teso al consolidamento di un luogo dove poter sognare e tutto questo per quanto, già nella fase organizzativa di questo numero, io abbia potuto apprezzare la bravura professionale di tutti i collaboratori. Poter sognare, dicevo; il sogno è importante perché, alla fine, più concreto di quanto si possa pensare e non mi riferisco solo alle meraviglie tecnologiche del passato; interpretare la realtà quotidiana è difficile anche per chi ha i piedi ben piantati in terra ed ecco che il sogno aiuta, concretamente, a vivere meglio: sfogliare Clacson potrà, allora, farci entrare in una sana dimensione onirica. La chiave nel cruscotto è stata girata e il motore canta bene: siamo partiti!

Marino Celli
Direttore Responsabile



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

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



Ferrari 212 Export berlinetta Vignale 1951



Ferrari 365 GTS Pininfarina 1969

Concorso di Eleganza Villa d'Este 2011

Dopo un anno di forfait, il Benaco Auto Classiche ha organizzato un pullman per andare a visitare la più bella esposizione europea di auto d'epoca a Cernobbio, nell'ambito del Concorso Internazionale d'Eleganza di Villa d'Este che si svolge annualmente in questo periodo. **Domenica 22 maggio 2011**, un gruppo di una trentina di partecipanti è partito verso le 7.30 con destinazione Villa Erba per ammirare i numerosi capolavori dell'automobilismo storico, sempre diversi e molto spesso in esemplare unico. Quest'anno c'erano anche 6 prototipi della Bertone da mettere all'asta: Lancia Stratos HF Zero, Lancia Sibilo, Lamborghini Marzal, Lamborghini Bravo, Lamborghini Athon e Chevrolet Testudo.

Il simpatico e competente presentatore è ormai vecchia conoscenza e Simon Kidston ha saputo ancora una volta catturare l'attenzione del grande pubblico raccontando storie e

aneddoti sulle vetture mentre queste si presentavano per la sfilata davanti alla Giuria di alto livello, capitanata da Lorenzo Ramaciotti (ex Pininfarina e ora direttore del design Fiat).

Il risultato di questa edizione è stato all'insegna dell'Alfa-Romeo che ha vinto i due "Best in Show", quello della Giuria e quello del Pubblico! Come gongolano i nostri amici del Biscione!

Devo confessare che io stesso ho votato per la 33 Stradale Scaglione che considero la più bella Alfa-Romeo di tutti i tempi ed una delle più belle automobili del mondo! Inoltre, la 6C 2500 SS coupé Bertone è stata presentata dall'amico Corrado Lo Presto, noto eclettico collezionista di pezzi unici e rari ma con un cuore molto... Lancista!

Nino Romeo

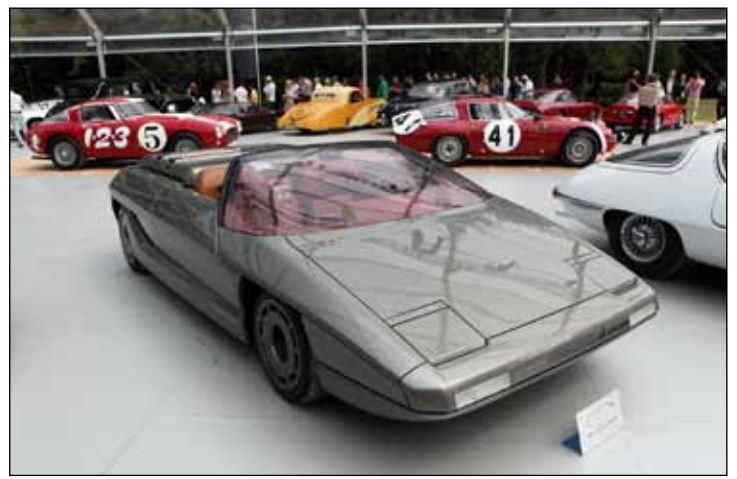


Alfa-Romeo 33 Stradale 1968, disegnata da F. Scaglione, vincitrice del premio della giuria e del pubblico



In alto, da sinistra: Bizzarrini 5300 GT Strada 1968, Alfa-Romeo TZ 2 Zagato 1965, Maserati tipo 63 Birdcage 1961 e Siata 400 F berlinetta Balbo 1953.
In basso, seguono: Aston-Martin V 12 Zagato 2011, BMW concept 2011, Talbot-Lago T23 Figoni & Falaschi 1938 e Delage D8 S de Villars 1933.





In alto, da sinistra, quattro prototipi di Bertone messi all'asta: Lancia Stratos HF Zero 1970, Lamborghini Athon 1980, Chevrolet Testudo 1963 e Lancia Sibilo 1978. In basso, seguono: Alfa-Romeo 2000 Praha Touring 1960, Lancia Aurelia B 24 S America 1955, Hispano Suiza K6 1936 ed Alfa-Romeo 6C 2500 SS Bertone 1942.



5° Spiderando in Alto Adige - Val Ridanna

Domenica 3 Luglio 2011, con un bellissimo sole (ormai per una sola giornata abbiamo "l'abbonamento"), numerosi equipaggi si sono riuniti di fronte al porto di Bardolino per una lunga cavalcata di circa 220 chilometri fino in Val Ridanna, nei pressi di Vipiteno. Il percorso autostradale fino a Bolzano ha dato fiato alle nostre "signore", non proprio tutte ultraventennali, per facilitare loro l'inerpicarsi fino ai **2.211 metri del Passo Pennes**, dove una foto ricordo ha segnato il loro passaggio. L'entusiasmo dei partecipanti per il panorama bellissimo è stato ulteriormente esaltato dal fresco ricordo di quelli che erano venuti in Francia in Alta Savoia. Una sola "signora" che non parlava italiano ha voluto attirare l'attenzione su di sé lamentando un surriscaldamento ai freni, ma dopo una breve pausa di rinfresco ha ripreso la strada sulle sue... ruote!

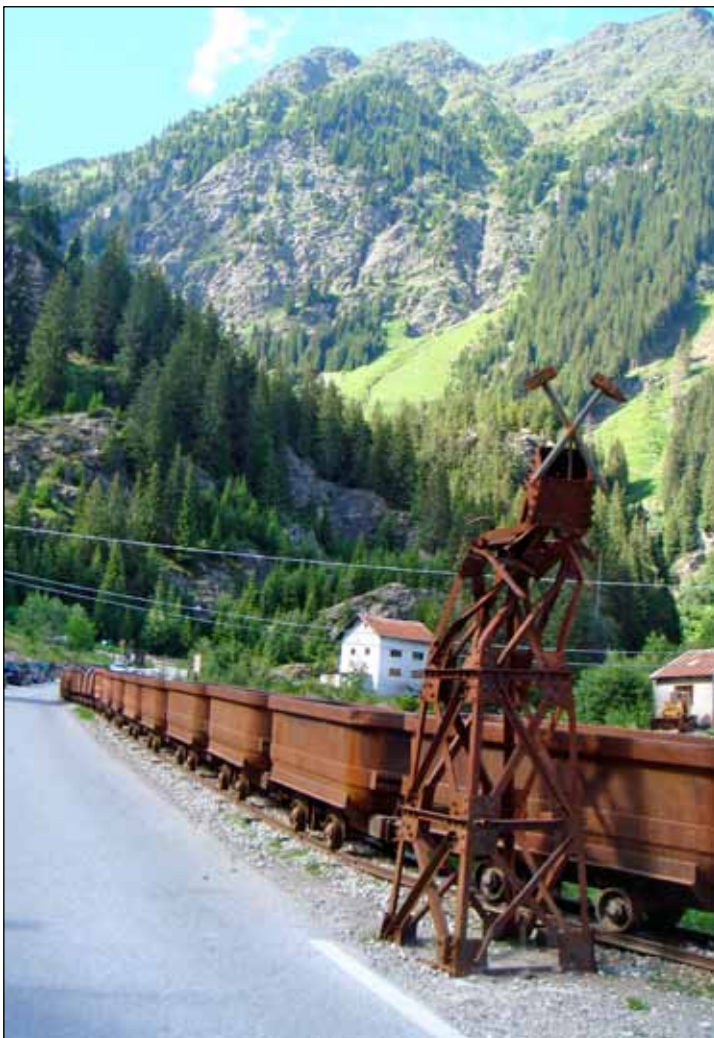
Anche se non eravamo partiti con la consueta puntualità, siamo arrivati in perfetto orario al Ristorante delle Miniere. Il cibo altoatesino era come sempre di ottima qualità con tutte le specialità locali.

La visita delle miniere, durata circa 1 ora e mezza, si è svolta in due gruppi ed è stata molto interessante ed educativa per renderci conto dei sacrifici incredibili che sopportavano i minatori per portare avanti il loro lavoro. Da un punto di vista più tecnico, per alcuni tipi di lavorazione, sono stati attivati i macchinari di allora per farci sentire il rumore e vedere la polvere che fuoriusciva quando erano in attività. Come un bambino grande, ho gradito molto l'illustrazione con la maquette in movimento del sistema di trasporto del materiale con i contrappesi, ideato al tempo degli austriaci, molto più chiara e convincente di qualsiasi spiegazione solo verbale. La nostra guida è stata molto simpatica, competente e disponibile intrattenendo spesso i piccoli che

erano fra di noi.

I complimenti agli organizzatori, Francesco Gallucci e Flavio Turri, sono già stati fatti dal vivo prima di risalire in macchina, ma rinnovo senz'altro un grande ringraziamento ed arrivederci alla prossima tappa.

Nino Romeo





Nella pagina a fianco, i vagoni utilizzati un tempo nella miniera ed un ruscello vicino. Qui sopra, da sinistra, Hildegard e Pierluigi, l'interno della miniera con una scena di lavoro, seguono l'Alfa-Romeo spider 1990 e la Giulietta 1962, con due Lancia Fulvia Sport Zagato, una blu e una rossa, come sfondo. Qui sotto, una bellissima immagine in stile anni 50, con Manuela a bordo della Mercedes-Benz 190 SL 1956 di Peter.





Una DS 19 berlina del 1963 con il nuovo frontale più aerodinamico

Per rendersi conto dell'impatto che la DS (si legga *déesse*) ha avuto nel panorama automobilistico mondiale del 1955 in occasione della sua presentazione al Salone di Parigi, bisogna rimettersi nel contesto del periodo in cui i listini europei, per citarne alcune, proponevano: Alfa-Romeo 1900, Fiat 1900 e Lancia Aurelia per l'Italia, Renault Frégate e Peugeot 203 per la Francia (la 403 disegnata da Pinin Farina e la Simca Vedette sono state presentate nello stesso anno), Mercedes-Benz Ponton e BMW 502 presentata l'anno prima e soprannominata "l'angelo barocco" per la Germania, tralasciando l'Inghilterra ancora arroccata su telai, carrozzerie e meccaniche d'anteguerra.

La Citroën stessa, con questo nuovo modello doveva sostituire la Traction Avant, prima vettura a trazione anteriore a larga diffusione, lanciata nel 1934, ben presente nelle nostre menti come la vettura del Generale De Gaulle oppure di Jean Gabin nei film del Commissario Maigret. Come ben illustrato nella conferenza a tema di Roberto Spiritelli (aprile 2010), forse non vi sorprenderà apprendere che entrambe le vetture, la Traction e la DS, sono state disegnate da Flaminio Bertoni, un artista e scultore di Varese che lavorava al reparto "Stile" del Servizio Studi della casa francese. In particolare, per la Traction, i libri ci riportano che il modellino in scala 1/5 è stato scolpito in una sola notte! Gli studi per la VGD (sigla interna che significava: vettura a grande diffusione) sono iniziati nel 1938 ed erano stati affidati all'ing. Lefebvre, proveniente dalla Voisin, per l'impostazione generale del progetto, a Bertoni per



Una DS berlina ultima serie circola su tre ruote

lo stile, entrambi avevano già lavorato insieme per la Traction e la 2 CV e all'ing. Walter Becchia per il motore che ha concepito 2 versioni a 6 cilindri orizzontali, una raffreddata ad acqua e l'altra raffreddata ad aria. Questo ingegnere italiano aveva progettato con successo il motore a 2 cilindri della "deuche" (2 CV). Purtroppo, a causa della prolungata messa a punto del nuovo motore a 6 cilindri e dell'emorragia finanziaria provocata dal progetto con tutte le altre innovazioni, la casa ha ripiegato sul vecchio ed affidabile 4 cilindri di 1.911 cc della Traction e questo è l'unico elemento superato di questa rivoluzionaria vettura, denominata DS 19.

In primo luogo la "silhouette" così fortemente anticonformista e con una linea molto aerodinamica ha lasciato tutti a bocca aperta. Un grande berlina a quattro porte prive di telaio per i vetri, con un cofano lunghissimo senza calandra e una coda rastremata, un abitacolo molto luminoso, con spazio abbondante e delle poltrone soffici come i sofà dei migliori salotti, le frecce posteriori sul bordo del tetto, il lunotto posteriore avvolgente, le ruote posteriori con carreggiata ristretta e semicarenate da spat, un cruscotto modernissimo, la piccola leva del cambio automatico in posizione verticale sul piantone dello sterzo, il pedale del freno a fungo ed infine il sorprendente volante mono razza, divenuto poi una caratteristica peculiare delle "vere" Citroën. Tutte queste novità sono solo per la parte visibile ad occhio nudo ma che sono poca cosa rispetto alla rivoluzione tecnica che questo meraviglioso "ferro da stiro" o "squalo" che dir si voglia nascondeva sotto!





Una DS cabriolet ultima serie



Una DS 19 berlina prima serie

In effetti l'ing. Lefebvre, dopo avere collaudato le sospensioni oleopneumatiche autolivellanti sul retrotreno della Traction, ha utilizzato questo inedito sistema sulla DS conferendo alla vettura una morbidezza senza eguali insieme ad una tenuta di strada proverbiale. Dopo un lungo periodo di sosta le Citroën di questo tipo si abbassano completamente ed il loro avviamento è sempre spettacolare, perché man mano che il motore comincia a girare la vettura si alza lentamente fino a raggiungere l'altezza convenzionale. Alcune pubblicità degli anni 60 riprendevano le DS mentre circolavano su tre ruote senza scomporsi. Ovviamente non sono state tutte rose e fiori. Nei primi anni l'olio vegetale utilizzato si ossidava, l'olio minerale successivo deteriorava le guarnizioni di tenuta e solo nel 1966, con l'olio minerale denominato LHM, il problema è stato definitivamente risolto.

Il circuito idraulico che azionava le sospensioni gestiva anche il servofreno, il servosterzo, la frizione idraulica ed il cambio semiautomatico. La trazione anteriore ormai diffusa proprio

dalla casa francese era comunque una rarità in un'auto di quella stazza. Freni anteriori a disco entrobordo all'uscita del differenziale e freni a tamburo sul retrotreno.

In 20 anni di produzione, solo due aggiornamenti stilistici. Per l'anno-modello 1963 il frontale è stato carenato in modo ancora più aerodinamico con l'inserimento di rostri gommati. A partire dall'anno-modello 1968 sono stati inseriti i doppi fari carenati che hanno rinfrescato notevolmente la facciata anteriore. Questo aggiornamento portava con sé un'altra innovazione. I due fari interni, leggermente più piccoli, erano girevoli e seguivano il movimento del volante, illuminando in anticipo la carreggiata da percorrere. Questa modifica studiata 4 anni prima è stato l'ultimo lavoro realizzato da Flaminio Bertoni che è scomparso poco tempo dopo.

Internamente, ci sono stati aggiornamenti progressivi di lieve entità fino al 1970, anno in cui è stato introdotto il nuovo cruscotto a 3 elementi circolari, una involuzione stilistica, a modesto parere dello scrivente.



Citroën DS 20 - anno 1970





Per la gamma 1964 la casa d'oltralpe ha presentato una versione lussuosa denominata "Pallas" (si legga Palasse). Parallelamente alla DS, la Citroën ha prodotto la più spartana ID (si legga idée) con cambio manuale, la cabriolet ed un break. Una curiosità: le tre sigle utilizzate dalla casa francese non hanno di per se un significato compiuto, ma la fonetica della loro pronuncia richiama le parole "Déesse" (dea), "Idée" (idea) e "Palace" (palazzo), originalità anche nelle denominazioni!

Meccanicamente, l'evoluzione è legata prevalentemente ai motori; nel 1965 sono stati presentati due motori aggiornati con cilindrata diversificate: 1.985 cc per la DS 20 e 2.175 cc. per la DS 21. Nel 1969 ulteriore evoluzione con l'adozione dell'iniezione elettronica. Nel 1972 ultimo aggiornamento con l'aumento della cilindrata a 2.347 cc con alimentazione a carburatore o ad iniezione elettronica. Le potenze partono da minimo di 75 CV a 4.500 giri/minuto fino ai 141 CV a 5.500 giri/minuto della più potente DS di serie, così la velocità massima nel 1955 era di 140 km/h fino ai 191 km/h del 1972/1975.

Il modello del nostro servizio appartiene a Luigi Venturini e, come specificato nella didascalia, è una DS 20 del 1970. Per una berlina così grande quasi dimenticavo il suo palmarès, ma valga per tutte le altre vittorie, il primo posto assoluto al Rally di Montecarlo del 1966!

Nei primi 45 minuti dopo l'apertura del Salone di Parigi erano state vendute 749 vetture, a fine giornata saranno 12.000 ed a chiusura della manifestazione si raggiungerà la ragguardevole cifra di 80.000 esemplari venduti! Un successo straordinario con un totale di 1.330.755 di esemplari venduti compresi tutti modelli prodotti! Nella produzione mondiale pochi modelli hanno superato la soglia dei 20 anni perché per raggiungere questo traguardo è necessario progettare un modello originale, con grande personalità, ad alto contenuto innovativo sia tecnologicamente che esteticamente e voglio sottolineare che la Citroën ha realizzato ben tre modelli con tali caratteristiche: la Traction Avant, la 2CV et la DS!

Nino Romeo





Pronti per la partenza da Bardolino



Prima sosta ed esposizione in Piazza San Zeno a Verona



Basilica di San Zeno a Verona

Comodità e relax! Di solito questi due vocaboli stanno bene insieme ma così non è stato nella splendida giornata che abbiamo passato a Villa Guerina. Per la comodità personale di alcuni partecipanti, che si sono presentati ancora una volta con veicoli moderni, non abbiamo potuto assicurare lo stesso numero di equipaggi iscritti; fortunatamente la disponibilità di un nuovo socio ha risollevato il livello del parco auto con una Ferrari F 40, ammirata da tutti i presenti e dagli utenti del Circolo Ricreativo di Villa Guerina.

Relax totale durante il pomeriggio nel parco alberato della Villa perché, grazie alla generosità e capacità organizzativa del nostro amico Enzo Ceriani che ringrazio a mio nome e di tutto il Direttivo, lui ci ha fatto sentire come a casa nostra. Per un'eventuale pioggia era prevista una soluzione di riserva, ma quello che la maggior parte dei soci ha gradito è avere potuto passare un pomeriggio intero a chiacchiere in buona compagnia, più ancora delle bocce, delle carte e delle piscine ma, ora riprendiamo il discorso dall'inizio.

Sabato 6 Agosto 2011, nonostante le previsioni meteo fossero negative il "nostro abbonamento" ad una giornata di sole ci ha premiato. Così alle 11.00 del mattino abbiamo riunito in Piazza San Zeno a Verona, 13 auto storiche, per la gioia dei passanti ed in particolare dei turisti stranieri. Dopo un ottimo aperitivo all'aperto siamo partiti in colonna, dietro ad un vistoso Hummer giallo, verso il Lungadige, con un breve ma suggestivo percorso che prevedeva l'attraversamento delle Torricelle per "scollinare" poi verso Montorio a Villa Guerina. All'arrivo, dal cappello delle sorprese di Enzo, veniamo accolti dalla tromba di Fabrizio Mezzari con l'esecuzione di alcuni pezzi classici che hanno deliziato gli equipaggi. Abbiamo parcheggiato in semicerchio per dare una bella immagine ai visitatori in un solo colpo d'occhio, bene illuminate la sera da "un'americana". Splendido buffet all'ombra di frondosi alberi che propiziavano un'aria fresca molto rilassante. Il pomeriggio ve l'ho raccontato, tutto perfetto quindi? Ma no! C'è stata una signorina dalle lunghe trecce bionde, un tempo sempre sul balcone di Via Cappello a Verona, che ha voluto essere al centro dell'attenzione! Non voleva assolutamente aprire il cofano bagagli! E' inutile dire chi era il proprietario perché sarebbe come infierire sulla Croce Rossa, appunto Rossa!!!

L'ottima cena a base di pesce è stata servita in una parte riservata del parco con illuminazione specifica, accompagnata dalla musica del grande "Renato dei Kings". Egli, oltre ad avere un repertorio molto gradito a tutti, è stato molto disponibile ad accogliere le richieste del pubblico ed ha saputo interagire in modo naturale e piacevole con i presenti. Abbiamo anche festeggiato il compleanno concomitante di Daniela, Barbara e Chiara e con un tocco finale di ospitalità, Enzo ha omaggiato le signore con un fiore ed il loro partner con un portachiavi a forma di volante.

Durante i saluti e ringraziamenti la soddisfazione dei partecipanti era ben visibile, non mi resta che augurare nuove giornate come queste in cui, stavolta, comodità e relax stiano bene insieme.

Nino Romeo



4° "... e la chiamano Estate" - Villa Guerina - 6 Agosto 2011



Il trombettista Federico Cita vicino alla Porsche 911 turbo e alla Ferrari F 40







Settimana Motoristica Bresciana -- 2, 3, e 4 Settembre 2011

L'appuntamento annuale a Bardolino con la Settimana Motoristica Bresciana, evento internazionale sponsorizzato dall'A.S.I., ottimamente organizzato dal Musical Watch Veteran Car Club di Brescia, quest'anno ha messo in evidenza un'altra qualità tipicamente italiana della nostra associazione: la capacità di improvvisare efficacemente nei cambiamenti di programma dell'ultima ora. In effetti, la carovana composta da un centinaio di veicoli storici, ante 1918, fra auto e motocicli, è giunta a Bardolino prima dell'orario previsto e la maggior parte dei soci del Benaco Auto Classiche che avevano generosamente dato la loro adesione per aiutare nella logistica non erano ancora giunti sul posto. Io stesso, sono arrivato "a cose fatte", ma mi è stato riferito che il nostro vulcanico presidente Alessandro Lonardelli, infilava la pettorina della "scorta tecnica" ad ogni suo amico bardolinense che gli capitava a tiro, pur di assicurare un'ordinata gestione dell'arrivo e parcheggio delle "signore d'antan" all'ombra del Parco di Villa Carrara Bottagisio. Complice una calda giornata di sole, le nostre dive hanno avuto così più tempo a disposizione per farsi ammirare dai passanti e turisti, mentre i loro equipaggi si rilassavano e consumavano un delizioso pasto a buffet al Lido Holiday. Verso le ore 15.00 due biplani d'epoca hanno sorvolato a bassa quota i bordi del lungolago per dare il via alla sfilata dei veicoli. Per dare maggior visibilità ai protagonisti,

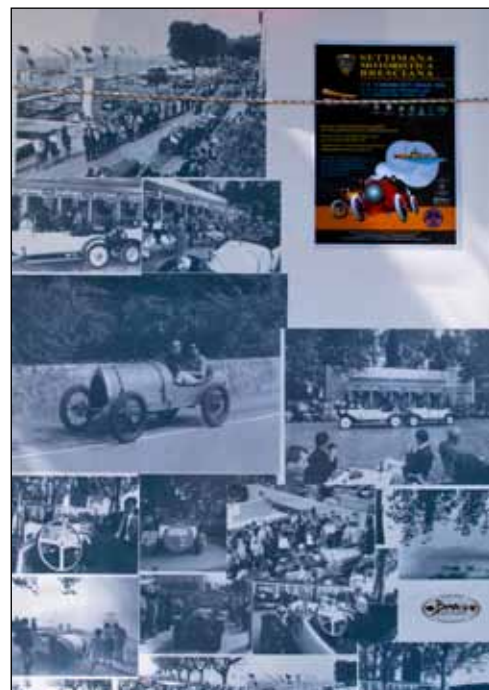
quest'anno è stata allestita una nuova pedana dove, oltre l'infaticabile speaker Fabio, e due giovani traduttori: Alice per il francese e Jacopo per il tedesco ed inglese. Erano presenti le autorità: l'avvocato Roberto Loi, presidente dell'A.S.I., i consiglieri federali Ariel Atzori Benito Battilani Enzo Siligardi, Mimmo Paterlini presidente del M.W.V.C.C. di Brescia, Luciano Olivieri vice-presidente VCC Bernardi di Villafranca e presidente Commissione club dell'ASI, Alfieri Maserati presidente commissione culturale. Lauro Sabaini vice-sindaco di Bardolino con i Consiglieri delegati alle manifestazioni Fabio Pasqualini e Michele Gastaldelli, l'Onorevole Aldo Brancher. Non potendo invece citare tutti gli splendidi veicoli presenti alla parata rimandiamo il lettore alle fotografie pubblicate sul nostro periodico trimestrale "Il Clacson", con le rispettive didascalie. Tre deliziose fanciulle, vestite in bianco, rosso e verde, in omaggio al 150° anniversario dell'unità d'Italia, consegnavano agli equipaggi una bottiglia di vino ed una di olio di oliva, gentilmente messi a disposizione dai nostri sponsor: il Museo del Vino Zeni ed il Museo dell'Olio di Oliva di Cisano. Il notevole successo di questa edizione ci sprona già ad immaginare nuovi sviluppi per l'anno prossimo della passerella a Bardolino, per conquistare di nuovo gli applausi e l' "wow" del pubblico sempre massicciamente presente.

Nino Romeo





L'avv. Loi, Presidente dell'A.S.I., riceve da A. Lonardelli la calandra del Benaco Auto Classiche



Nell'ambito della Settimana Motoristica Bresciana, l'associazione **Lagodigarda tutto l'anno** ha organizzato un'inedita **Sfida sul Lago**, una caccia al tesoro foto-culturale, con la partecipazione di 60 veicoli d'epoca costruiti dal 1940 al 1975 ed il coinvolgimento di 25 comuni gardesani e 3 punti di partenza (Brescia, Villafranca e Riva del Garda). Ogni equipaggio aveva un itinerario di circa 170 km. da seguire a caccia di indizi fotografici, alla scoperta delle bellezze del Benaco, dei luoghi più suggestivi e si concludeva a Sirmione, con la premiazione ai primi tre classificati ed un omaggio a tutti i partecipanti. L'entusiasmo manifestato dai partecipanti più giovani alla fine della giornata è una positiva chiave lettura per una nuova edizione nel prossimo anno.



Fashion d'Epoca

Non c'è intesa più deliziosa che quella fra dama e cavaliere... "lui" un orgoglioso pilota e "lei" un'autovettura d'altri tempi che ha sfidato la storia per parcheggiare la sua carrozzeria nel ventunesimo secolo portando nel bagagliaio usi e costumi dei tempi d'oro. Possedere un'automobile, piuttosto che una motocicletta, ante il Boom degli anni '60 era un evidente privilegio, un simbolo di élite perciò "l'intesa" con il proprio mezzo, oltre che un legame di sincera stima, era un vero e proprio coordinamento nell'abbigliamento. La macchina era uno sfizio per il fine settimana e perciò il vestito era quello della domenica di festa! Risultava necessario portare le vesti migliori per riconoscere la fortuna di sedere in un posto così prestigioso in grado di affacciarsi sui pittoreschi vigneti di campagna fino alle scintillanti vetrine dei negozi cittadini, in mezzo allo stupore generale della folla. Il vestito come la vettura erano uno status symbol e, in un'epoca dove la posizione sociale era tutto, certamente non si perdeva occasione di sfoggiare il NewLook. Correvano gli anni 20 quando dire moda voleva dire Parigi. Se per tutto l'Ottocento a ballare erano i larghi vestiti principeschi, con l'ingresso del nuovo secolo scende dalla gradinata della moda il sarto francese Paul Poiret. Stanco della linea a clessidra, dei colori crema e tonalità pastello egli inventa una donna priva di busto che indossa abiti a vita alta e si accende di vivacità. Sotto le bombe della Grande Guerra è la mancanza di tessuto ad aguzzare l'ingegno creativo: le gonne si accorciano al polpaccio, la vita si stringe in bustini e il volto rimane nella penombra di raffinati cappellini. L'Inghilterra invece continuava ad essere il modello di eleganza maschile legato alle fogge tradizionali: giacca,

gilet, calzoni e camicia dal collo rigido e inamidato. Il master dei vestiti da cerimonia era e rimane il frac con l'immane papillon bianco. Si deve invece a Edoardo VII, figlio della regina Vittoria, l'invenzione dello smoking semplicemente tagliando le code del precedente! La fine della Prima Guerra Mondiale riporta il sole dell'ottimismo e nell'aria volteggiano note di jazz e blues mentre nei locali mondani si servono cocktail e whisky con ghiaccio. Con le perline e frange dello stile charleston torna la voglia del lusso, del divertimento dopo gli anni di austerità. La donna che si era dovuta rimboccare le maniche assumendo posizioni e responsabilità maschili non era disposta a retrocedere e nasce così la "La Femme chic" simbolo di rosea libertà. Lei magra, senza più fianchi né petto, lei che frequenta l'Università, lei che si trucca e maneggia sottili sigarette. L'abito si accorcia e si intreccia con le forme geometriche accompagnato con un raffinato cappellino alla Cloche che mette in evidenza i nuovi tagli di capelli sempre più corti.



Mentre la moda maschile rimane nei binari rassicuranti che si è scelta, tra i primi trench e pantaloni con le pinces, si scaldano i focolari in cui si accenderà la fiamma di Coco Chanel, massimo simbolo di eleganza e delicatezza. Le sue creazioni sono semplici e lineari in grado di liberare i movimenti. L'abito in jersey corto, il tubino nero e il dettaglio floreale tanto caro a

Gabrielle vanno a scrivere il suo mito. Ed è qui che la donna inizia a mostrare grande attenzione ai dettagli, quei dettagli che fanno la differenza: il suo tailleur va abbinato ai tacchi, il suo charme profuma Chanel N°5 e la sua classe si nota salendo in macchina!

Francesca Formaggioni





Sfida sul Lago di Garda



Emblematico come la tappa ultima della nostra "caccia al tesoro" sia stata il Vittoriale degli Italiani, a Gardone, dove proprio Gabriele D'Annunzio ci ha consegnato il premio più prezioso, lasciandoci in custodia le sue parole: "Vivere ardendo e non bruciarsi mai". Con la sua sensibilità il poeta affermava che per vivere a pieno la propria vita bisogna provare delle emozioni, delle genuine e intense emozioni senza le quali il tempo trascorrerebbe monotono e insapore.

Chi più di questi piloti, che covano un bollente cuore di tubi e bulloni, ha saputo cogliere l'elisir della felicità? E' in raduni come questo che la loro passione diventa meravigliosamente palpabile. Nonostante "l'alzataccia" i nostri conducenti alle 8.30 puntuali lucidavano e mostravano con orgoglio i propri gioiellini. Si può svelare che non si è mai respirata aria di feroce competizione tuttavia una spiritosa brezza estiva, vivace quanto goliardica. Le ultime istruzioni, l'ultimo sorso di caffè e... inizia la sfida! Biglietto dopo biglietto uno staff prontamente organizzato ha tracciato un perfetto itinerario per la scoperta di quei paesini nascosti da filari di vigne, di quelle chiese che persino i locali stentano a riconoscere e di quegli scorci che solo occasioni come queste danno la possibilità di notare. Con il proseguire della nostra avventura a cavallo di "destrieri d'epoca" il bagagliaio si riempiva: chi ha appreso i nomi di piazze e monumenti caratteristici, chi ha incontrato la curiosità dei passanti che hanno indirizzato più o meno correttamente il cammino, chi si è perso tra le colline o più precisamente in chiacchierate tra equipaggi, sintomo di pura spensieratezza! Sole, capelli liberi al vento, profumo di olive e campagna estiva, polvere dei ciottolati, e panorami mozza fiato sul Lago di Garda... intenso e delizioso quadretto a cui gli Alpini e volontari hanno fatto da cornice offrendo i

sapori tipici della tavola: salame, formaggio e fresche bevande dissetanti. Un viaggio pittoresco quanto romantico, esaltato dalla bellezza della natura e animato dalla passione per i motori ruggenti. Uomini e donne che rievocano una raffinata galanteria provando un sincero affetto per i loro veicoli come dimostrato dalle carezze di un conducente sul cofano della sua Giulietta rossa o dal fazzoletto in candido cotone per una delicata pulizia degli specchietti. Meglio ancora sarebbe far sfilare i capi d'abbigliamento sfoggiati dagli equipaggi quali gonne a cono, cilindri, piume e pelli per assecondare al meglio l'origine d'altri tempi delle loro auto. Lo spirito della caccia ha spinto i giocatori più o meno lontano ma la meta finale è stata la perla del basso lago: Sirmione. Al calar del sole i concorrenti hanno assaporato un variopinto aperitivo a due passi dall'acqua per poi salire su un battello appositamente predisposto per la loro cena. Letteralmente cullati dalle onde i partecipanti hanno potuto godere della vista e riepilogare con la vivacità della buona compagnia i vari momenti della loro giornata. A coronare questo amore per le auto d'epoca è arrivato il momento della premiazione dove è esplosa la fiera di concorrenti per la partecipazione a tale evento e il prezioso omaggio in argento è stato ben apprezzato da tutti più o meno appassionati al settore. Se già compaiono su mensole e comò pile di riviste specializzate, e perché no? qualche modellino... questa è veramente una passione forte e molto contagiosa!!

*Francesca Formaggioni
Franca Mingardi
Zolemma Campostrini*

I PROSSIMI APPUNTAMENTI DEL BENACO AUTO CLASSICHE

- 29 SETT./03 OTT. 82[^] Festa dell'uva e del vino a Bardolino
- 23 OTTOBRE 4^o Trofeo "Classiche nel Bardolino"
- 06 NOVEMBRE 5[^] Castagnata Sociale

Attestato di storicità A.S.I.

Per ottenere l'Attestato di storicità A.S.I. conforme a quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 19 Marzo 2010, ed agevolare i nostri soci, i tecnici del Club suggeriscono:

- Stampare fronte retro e compilare il modulo ricavabile dal nostro sito Internet
- Stampare su carta fotografica le 4 fotografie a colori 10 x 14 come indicato nel modulo
- Fotocopiare il libretto di circolazione ed il Certificato di proprietà
- Fissare l'appuntamento presso la nostra Segreteria per la visione del veicolo

il Tecnico Auto è presente il 1° Giovedì del mese dalle 14.00 alle 16.00

i Tecnici Auto e Moto, previo appuntamento, sono presenti il martedì dal 20.00 alle 22.00

DELTA FARMACISTA

- TONO
- ENERGIA
- VITALITÀ

Con 3 g di CREATINA

OFFICIAL ENERGETIC SUPPLIER HISPANIA RACING FORMULA 1



VITADYN[®]
FORMULA VINCENTE

PHYTO GARDIA
VITADYN[®] Active

PHYTO GARDIA
RIMEDI NATURALI

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



Oleificio Cisano
www.museum.it

OLEIFICIO CISANO s.r.l. 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