



Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca
Milano - C.A.V.E.M.

Federato



informazione

Speciale
9° Trofeo Ambrosiano
Coppa Carugo



Notiziario Ufficiale C.A.V.E.M.

Anno 3 - n.13 – ottobre/novembre/dicembre 2024

chi siamo

**Siamo nati l'8 maggio 2006 per la passione di un gruppo composto da tredici amici, collezionisti e amanti della regolarità riuniti insieme.
In pochi anni siamo stati federati A.S.I. (nel 2012) e nel 2017 abbiamo superato le 500 adesioni (520 Soci), oggi siamo più di 750 Soci.**

Compongono oggi il Consiglio Direttivo del CAVEM

Claudio Mereu - Presidente

Giancarlo Mondellini - Vice Presidente

Alberto Bergamaschi - Responsabile Motorismo Sportivo

Mario Bergomi - Responsabile Comparto Moto

Filippo De Bellis - Responsabile Gruppo Giovani

Guido Marelli - Responsabile Marketing

Luciano Monni - Responsabile Area Tecnica e Segretariale

Angelo Strada - Responsabile Rapporti Internazionali

Il Presidente

Claudio Mereu

...dal Direttivo C.A.V.E.M.
un saluto ai nostri lettori



Buongiorno a tutti.

Eccoci a questo nostro nuovo appuntamento con "*informa*" (informa), per cercare di condividere quello che siamo e quello che facciamo ... sto parlando di CAVEM come di Voi Soci.

Sarebbe troppo semplice condividere programmi e partecipazioni del nostro sodalizio e utilizzare il solito materiale che poi potete trovare su qualche pagina web o siti dedicati.

Con questa iniziativa, vogliamo "conoscerci" ... conoscerci nelle nostre esperienze e nelle nostre attitudini e perché no? Anche nei nostri desideri, come nelle manie per i nostri veicoli d'epoca.

Siamo arrivati a Natale ... si può dire ormai, visto che il tempo "vola" inesorabile.

Forse è tempo di bilanci, non parlo di quelli che contano soldi, ma il bilancio di ciò che siamo riusciti a fare in questi primi nove mesi di questo 2024.

Ricorderemo le cose belle e le cose che meno ci sono piaciute, ma in questo contesto, limitandoci ai nostri mezzi d'epoca ... cosa siamo riusciti a fare, come li abbiamo utilizzati, siamo riusciti a fare almeno una mezza dozzina di pieni e un migliaio di Km?

Se così non fosse, credo che ci siamo fatti mancare parecchio.

Per quanto mi riguarda, in qualità di Presidente di questo splendido Circolo di cui voi fate parte e anche per la veste istituzionale che ricopro, ho utilizzato la mia "vecchietta" diverse volte, anche solo per la partecipazione "dovuta" (ma goduta) ad altre manifestazioni promosse dai Club ASI della Lombardia.

L'Interclub Lombardia (parlo dei Club Federati ASI) di cui facciamo parte è parte molto attiva per quanto riguarda le manifestazioni riservate ai veicoli d'epoca nella nostra regione e fortunatamente, seppure il tempo sia tiranno, sono riuscito a fare presenza in diverse occasioni.

Mentre leggevate queste poche righe, sono sicuro che qualcuno avrà detto tra sé e sé ... managgia, quest'anno non sono riuscito ad andare da nessuna parte con la mia auto (d'epoca), che peccato ... e qualcun altro invece avrà fatto la conta delle manifestazioni alle quali era presente e avrà "gongolato" per tutto quello che è riuscito a fare.

Bene, sia per chi non è riuscito a fare e bene per chi ha fatto; ognuno farà dei buoni propositi, i primi impegnandosi sin d'ora a non mancare alla prossima occasione utile, i secondi a verificare quale delle sue presenze è stata più gradita e quindi segnare sul calendario 2025 gli appuntamenti a cui non mancherà.

Tutto questo per dire ... non dimenticatevi di ciò che avete e sfruttatelo al meglio, un mezzo d'epoca non serve solo per dire "ce l'ho", ma serve per "costruire" un modo di vivere, ma come per molte altre cose, il non farle diventa una incompletezza e farle in modo esagerato diventa una esasperazione (che può anche dare fastidio a chi ci è vicino e magari non ce ne accorgiamo spinti dal sacro fuoco del fare).

Il Presidente

L'INDICE

DEGLI ARGOMENTI TRATTATI IN QUESTO NUMERO

- <i>Chi siamo</i>	2
- <i>Un "pensiero" del Presidente</i>	3
- <i>L'indice degli argomenti trattati</i>	4
- <i>Un evento per incontrarci in una serata diversa (4 conTorti)</i>	5
- <i>Il pensiero di un Socio</i>	8
- <i>9° Trofeo Ambrosiano / Coppa Carugo</i>	9
- <i>Cominciamo con qualcosa che (forse) pochi sanno</i>	15
- <i>La prima autostrada al mondo è nata in Italia e ha festeggiato 100 anni</i>	18
- <i>A noi piacciono queste cose e quando le troviamo ...</i>	25
- <i>Forse un sogno per i collezionisti di veicoli storici, con una sua storia</i>	30
- <i>Il Salzburg Kafer di Alberto Bergamaschi</i>	33
- <i>Quando l'animale nel Maggiolino si svegliò</i>	33
- <i>Auto storiche e d'epoca. Differenze e benefici</i>	39
- <i>L'Alfa 1900 TI della Carrera Panamericana</i>	42
- <i>Un libro per tutti ... "Auto d'epoca" (settima e ultima parte)</i>	55
- <i>Non solo motori – La "memoria" musicale – 1978</i>	72
- <i>Per allietarci la vista</i>	76
- <i>Dati generali della pubblicazione</i>	77
- <i>Leggi il numero di ottobre de "La Manovella"</i>	78
- <i>Alcune Aziende convenzionate con CAVEM</i>	79
- <i>Volkswagen Maggiolino</i>	80



Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano
C.A.V.E.M.

Un evento per incontrarci in una serata diversa

I concerti dell'aperitivo



CAVEM
Circolo Ambrosiano Veicoli
d'epoca Milano



Venerdì 27 settembre
ore 19,00

 **admiralhotel.it** 

4 conTorti



Via Domodossola 16 - 20145 Milano
info@admiralhotel.it

[+39 02 3492151](tel:+39023492151)

Questa la locandina dell'appuntamento organizzato per i Soci e Amici.

Un appuntamento che CAVEM avrebbe intenzione di ripetere (anche con altri musicisti/complessi).



Se volete ascoltare un brano eseguito dai "4 conTorti" cliccate sull'immagine

Preparato con cura e con la disponibilità dell'Hotel, lo scopo principale era quello di creare un'occasione per conoscerci meglio e/o allargare il numero degli appassionati che potrebbe condividere la comune passione ...



... ecco le foto di questo "tardo pomeriggio"



I componenti del complesso, sono di fatto 5, ma la spiegazione del nome della band, sta nel fatto che ... sono "4 con Torti", dove Torti è il cognome del quinto elemento.



Il pensiero di un Socio (reso anonimo per questioni di privacy)

Milano, 28 settembre 2024

Alla c.a. del Presidente
CAVEM – Claudio Mereu
c/o Sede del Circolo

Oggetto: evento del 27.9.2024 presso Hotel Admiral
I concerti dell'aperitivo: "4 conTorti"

Buongiorno Presidente.

Mi permetto intrattenerla con questa mia lettera, una nota per non cadere nella solita messaggistica elettronica (mail, messaggio, WhatsApp), che giudico impersonale e priva di sentimento.

Ho partecipato all'evento tenutosi lo scorso 27.9 presso l'Hotel Admiral e sono rimasto veramente molto perplesso ... non per lo spettacolo che ho gradito e apprezzato (ovviamente parlo dell'esibizione del complesso i "4 conTorti"), ma per il disinteresse dimostrato dai Soci del Circolo da Lei con tanta passione gestito che praticamente erano assenti o diciamo, **non presenti!!!**

Penso e ne sono convinto, che quei musicisti non siano venuti gratuitamente a esibirsi e quindi il Circolo ha avuto un costo (non mi interessa sapere il quantum, poco o tanto che sia stato), in ogni modo Lei ha destinato una quota delle iscrizioni per "creare" un momento di aggregazione tra i Soci, ovvero un evento a favore dei Soci che invece, si sono disinteressati, non riconoscendole – a mio avviso – l'impegno profuso per favorire lo sviluppo e la crescita del CAVEM.

Certamente non tutti i Soci possono essere amanti della musica o di quel tipo di musica proposta da quel complesso, ma io credo che un minimo di interesse avrebbero potuto dimostrarlo, solo per il fatto che non credo abbiano frequentemente la possibilità di assistere a questo tipo di spettacoli ... avrebbero quindi avuto la possibilità di avere una serata diversa, che ripeto, piacevole, divertente e di lucente interesse e invece in quanti si sono presentati? Forse nemmeno una dozzina!!!

Qualcuno mi ha detto che forse il venerdì (quale era il 27.9), non è la serata "giusta" perché molti partono per il fine settimana; chi in montagna, chi al mare, chi alla propria casa di villeggiatura.

Ma io mi domando ... quanti Soci ha il CAVEM, 800, 1.000, 1.200? Facciamo finta che i Soci iscritti siano mille, di questi, il 50% sono i classici "bollaroli" (quelli che si sono iscritti solo per ottenere il CRS allo scopo di non pagare il bollo e avere l'assicurazione a costo ridotto) e quindi del CAVEM non gliene importa nulla e tanto meno delle iniziative proposte ... bene, ne rimangono almeno altri 500. Di questi, un altro 50% non esce la sera perché è un "pantofolario" e così ne rimangono 250.

Di questi rimasti, almeno un altro 60% è partito per il fine settimana come dicevamo prima ... ne rimangono 100 ... di questi un altro 40% è uscito a cena con amici e/o parenti ... ne rimangono 60 di Soci "liberi".

Di questi 60, 30 avranno avuto problemi di salute e non potevano uscire ... i restanti 30???

Concludo dicendo che mi dispiace non venga riconosciuto l'impegno suo e delle persone che collaborano per il piacere dei Soci che forse, a questo punto, non meritano nemmeno che Voi vi impegnate per "dare" qualcosa di diverso che altri Club non danno, oltre al raduno annuale e alle comunicazioni delle varie manifestazioni sul territorio.

Io ci sarò – nel limite delle mie possibilità e disponibilità – ogni volta che proporrete qualcosa di nuovo, innovativo e chiaramente interessante, anche se non a tema "auto d'epoca", c'è sempre qualcosa da imparare e da apprezzare.

Ancora complimenti e un sentito ringraziamento per tutto quanto fate ... per noi!!!

9° Trofeo Ambrosiano / Coppa Carugo

CAVEM – Circolo Ambrosiano Veicoli d'epoca Milano

9° Trofeo Ambrosiano
Coppa Carugo

Sono ammessi autoveicoli certificati ASI
E' prevista categoria veicoli al seguito

Raduno turistico - Formula Crono ASI
Domenica 13 ottobre 2024

Verifiche dalle ore 9,30 in Piazza Mercato ang. Via Garibaldi - Carugo
Ore 10,30 salute delle Autorità e delle Associazioni locali
Partenza prima vettura entro le ore 11,00
La manifestazione termina nel pomeriggio con arrivo all'Autodromo Nazionale di Monza

Con il patrocinio del Comune di Carugo (CO)

MA-FRA®
i cosmetici per la vostra auto

CRONO CAR SERVICE

Sabato 12/10, sarà possibile provvedere alla preregistrazione presso la Sede Ospitalità Albarghiera all'Hotel Admiral a Milano

Per info contattare la Segreteria CAVEM ai nn. 335 7125014 / 351 7442331 / 347 9599068
e-mail: info@cavem.it / manifestazioni@cavem.it

PROMO STAR
OGGETTISTICA - GADGET - ABBIGLIAMENTO

admiral hotel.it

Con il patrocinio
del Comune di
Carugo (CO)



Domenica 13 ottobre 2024 molti i presenti al Trofeo che ha occupato gli appassionati dalla mattina sino al tardo pomeriggio.

Le fasi della giornata hanno impegnato i partecipanti in primo luogo per raggiungere entro le **9,30** il punto della partenza/ritrovo fissato al Comune di Carugo, alla ex Piazza del Mercato e dobbiamo dire tutti puntuali.



Alle **10,30** erano previsti gli interventi delle autorità locali e non.

La presentazione dell'evento, ovviamente riservata al nostro **Presidente Claudio Mereu**, che ha introdotto i personaggi intervenuti ... abbiamo così sentito le parole del **Sindaco di Carugo Paolo Molteni**, l'intervento del **Senatore Massimo Garavaglia**

(esponente politico appassionato del genere e molto vicino a questo tipo di manifestazioni) e apprezzato la presenza di Marisa Cesana, Consigliere della Regione Lombardia. È stata poi la volta dei rappresentanti di ASI che hanno presenziato per l'intera durata del Trofeo con il Delegato Carla Galli e il Consigliere Federale Antonio Traversa.



Briefing con i conduttori e poi, all'ora prevista, è stato dato il via alla vettura con il n. 1, una bellissima MG TB ... a seguire una Lancia Ardea II ^ serie e la spiderissima Jaguar XK 120 ... una Porsche 356 ATI Speedster ... Fiat 1100 e via via tutte le altre splendide vetture d'epoca intervenute che potete ammirare nelle gallerie fotografiche presenti qui sul sito.



La meta era lo spiazzo riservatoci all'interno dell'Autodromo di Monza dietro al Paddock 2 per il primo set di prove cronometrate, quindi rientro in quel di Carugo per il secondo set di prove cronometrate.

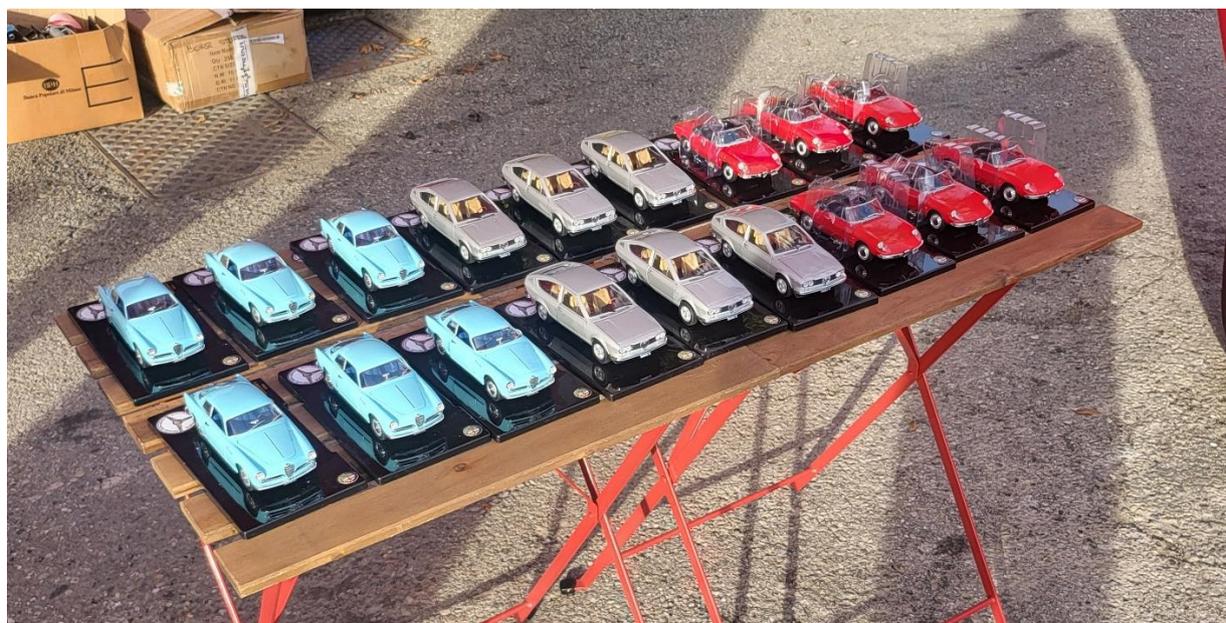
Alle 13.00 ca., il primo concorrente che ha terminato le prove ha raggiunto il Ristorante

Croce di Malta, location a Mariano Comense (uno spettacolo, sia il luogo che quello che è seguito). Al ristorante brevi interventi di Peo Consonni e del Sindaco di Carugo con premiazione dell'equipaggio che ha realizzato la migliore serie di prove nel passaggio a Carugo.



15.30. Partenza dal Ristorante della prima vettura per il secondo set di prove cronometrate nuovamente previste all'Autodromo di Monza.

Al termine delle prove, sotto il “ragno” gentilmente concessoci dalla MAFRA, il Presidente, assistito dai rappresentanti ASI, ha provveduto alla consegna di un gadget a tutti i partecipanti (pilota e navigatore), che consisteva in un modellino da collezione in scala 1:24 di tre modelli Alfa Romeo (come poteva essere diversamente per un evento che si chiama Trofeo Ambrosiano?), Una Giulietta Sprint del 1954, 1600 Spider “Duetto” del 1966 e una Alfetta GT 1.8 del 1974. Distribuite anche delle fiaschette da viaggio (sempre utili se riempite con cognac, nelle giornate più fredde).



Nell'attesa necessaria per la stesura delle classifiche, il fratello di Peo Consonni – Walter, ha presentato il libro “Semplicemente Peo”, un libro che ripercorre la vita del monzese Giampiero Consonni (detto Peo), durante un automobilismo d'altri tempi e il legame con i fratelli Brambilla.

Verso le 17.00 sono pronte le classifiche e quindi pronti con le premiazioni.



Il Trofeo si conclude con il plauso di tutti i partecipanti e la soddisfazione per CAVEM di aver realizzato un evento degno di nota, raccogliendo la piena approvazione di tutti.

Un ringraziamento a tutti ... autorità, partecipanti e osservatori, ma – permettetemi – un grazie speciale a tutti gli uomini del Club/Circolo ed esterni, che hanno permesso tutto questo, con grande professionalità, competenza e costante presenza durante tutta la manifestazione.

Unico dispiacere, ma era pensabile, per quegli appassionati che non hanno potuto completare il percorso a causa di guasti meccanici alle proprie vetture; guasti irrisolvibili dall'assistenza che ha accompagnato i partecipanti.

Ovviamente non mancano le foto di questa radiosa giornata di passione, divertimento e competizione, solo per info, sono più di 300 e tutte le vetture sono state immortalate, non è detto per tutti i rispettivi proprietari.

Non volendo riempire di foto queste pagine di *Infarma* Vi rimandiamo alle gallerie fotografiche presenti sul sito CAVEM, ecco il link per arrivare direttamente alla pagina:

<https://www.cavem.it/gallerie-9-trofeo-ambrosiano>

Anche le classifiche sono presenti sul sito e quindi vi forniamo anche per queste il link specifico:

https://www.cavem.it/files/ugd/283ca0_4b83cb0b13c74a76b36d3c5ca116c596.pdf

Questa la foto della vettura vincitrice ... 1° Classificato – n. 29 - Ezio Martino Salviato e Maria Caterina Moglia su Autobianchi A112 E con 293,56 penalità.



Al prossimo **Trofeo Ambrosiano**, quello del **2025** che sarà il **10°**, vedremo di trovare il modo di stupirvi ancora. Quest'anno è stata la volta dell'Autodromo di Monza, costato sia in termini economici che di diplomazia, per ottenere l'accesso al paddock 2 ...e un ristorante solo per noi ...

... per il prossimo, studieremo ancora qualcosa appositamente per voi, almeno questo è il nostro intento, stupirvi non con effetti speciali (come diceva una pubblicità di una nota casa di TV), ma location che possano rimanervi nel cuore a ricordo di una giornata da raccontare.

Cominciamo con qualcosa che (forse) pochi sanno

Siata Mitzi (1953-1956)

Il produttore italiano Siata è noto soprattutto per le sue auto sportive e per il tempo libero, tuttavia negli anni '50 Siata tentò di entrare nel popolare settore automobilistico con la Mitzi...



In Italia negli anni Cinquanta le case costruttrici fornirono numerose risposte alle domande sulla mobilità degli italiani, oltre agli scooter guidati dalla famosa Vespa, il mercato vide la comparsa di una moltitudine di piccole auto; C'era sicuramente la piccola 500 Topolino C del colosso Fiat, ma questa proposta era troppo costosa per molti italiani, da qui l'idea di alcuni di produrre piccole auto dotate di motori da scooter, la tendenza è la stessa nella maggior parte dei paesi europei. ..

Nel 1953 fu la Iso con l'Isetta ad arrivare per prima, seguita pochi mesi dopo dalla Mitzi di Siata. Quest'ultima rientra nella categoria delle microcar con il suo motore bicilindrico in linea da 434cc per una potenza di 11 CV, la vettura ha comunque il cambio a quattro marce. Riassunto delle gare, con 420kg da muovere, la Mitzi può raggiungere una velocità massima di 80km/he registra un consumo medio di 4 litri per 100km.



Se la Siata Mitzi si rivela buona per compiacere il pubblico, c'è un grosso inconveniente: la FIAT. Le due aziende sono partner e il colosso torinese vede molto negativamente la Mitzi che seguirebbe la futura Fiat 500 che sta sviluppando l'ingegnere Dante Giacosa. Sembra però che Siata abbia provato a commercializzare il Mitzi, prima di fare rapidamente marcia indietro.



Invece di seppellire la Mitzi, Siata ha un'altra idea: vendere il concept a un altro player automobilistico, un po' come ha fatto Iso con la sua Isetta. La Siata si rivolge alla Piaggio che accetta di acquistare lo studio Mitzi e lo trasmette alla sua filiale francese, l'ACMA, lontana dal poligono di tiro della Fiat che non avrebbe avuto difficoltà a mettere nuovi ostacoli alle ruote del carro.

La vettura venne ampiamente modificata per diventare la VESPA 400 ...

Siata Mitzi , 1954



Produttore	Siata
Modello	Mitzi
Anno di produzione	1954
Inizio della produzione	1953
Fine della produzione	1956
Tipo di corpo	Tudorista
Numero di porte	2
Numero di posti	2
Posizione del motore	posteriore
Volante	posteriore
Carburante	benzina
Numero di cilindri	in linea 2
Raffreddamento	aria
Capacità	434 cc, 26,4 pollici cubici
Foro	62,0 mm, 2,441 pollici
Colpo	72,0 mm, 2,835 pollici
Rapporto di compressione	6.3:1
Ingranaggio valvola	Motore fuoribordo
Valvole per cilindro	2
Sistema di alimentazione carburante	carburatore
Aspirazione	normale

Potenza massima [kW / PS / CV]	8 / 11 / 11 a 3600 giri/min
Coppia massima [Nm / ft-lb]	
Potenza totale (ibrida)	
Coppia totale (ibrida)	
Riduttore	M4
Cambio (opzionale)	
Passo	1700 mm, 66,9 pollici
Carreggiata anteriore	1140 mm, 44,9 pollici
Carreggiata posteriore	1140 mm, 44,9 pollici
Lunghezza	3100 mm, 122 pollici
Larghezza	1400 mm, 55,1 pollici
Altezza	
Peso	420 kg, 926 libbre
Velocità massima	80 km/h, 50 mph
0-100 km/h	
Km in piedi	
Foto: archivio Auta5P	



Fonte: <https://automobileancienne.com/siata-mitzi-1953-1956/>

La prima autostrada al mondo è nata in Italia e ha festeggiato 100 anni

Domenica 22 settembre un corteo storico ha attraversato l'Autostrada Milano-Varese



Testo di riferimento di **Eleonora Lilli**

La prima autostrada del mondo si trova in Italia e oggi è conosciuta come A8 o come Autostrada dei Laghi. Il **21 settembre 1924** è stata inaugurata dal Re d'Italia, Vittorio Emanuele III, e dell'ingegnere che l'ha progettata, Piero Puricelli. Dopo 100 anni, per celebrare questa ricorrenza, si è pensato di attraversarla di nuovo con un corteo di veicoli storici.



I festeggiamenti sono iniziati sabato nell'area di servizio Villorosi Ovest, luogo simbolo dell'autostrada A8, con una cerimonia a cui hanno preso parte esponenti politici del Governo, della Regione Lombardia, di Autostrade per l'Italia e di Autogrill Spa.

Domenica 22 settembre l'ASI (Automotoclub Storico Italiano) e i suoi Club Federati della Lombardia hanno percorso la A8 Milano-Laghi con **auto e moto d'epoca** costruite fino al 1945.

La ricorrenza del centenario è stata inoltre ricordata su tutta la rete. Durante il weekend, infatti, sui pannelli a messaggio variabile presenti lungo tutte le direttrici gestite da Aspi, è comparso il **messaggio** "1924-2024 CENTO ANNI DI AUTOSTRADE", mentre sugli schermi del circuito Infomoving, presenti nelle oltre 200 aree di servizio, è stato mandato **in onda un video** che ha ripercorso la storia

della A8, con immagini di repertorio dalla costruzione fino ad arrivare all'attuale conformazione a 5 corsie. Infine, per ricordare la costruzione della Milano-Varese l'ACI ha donato alle aree di servizio Villorosi Ovest e Brughiera Est due diversi **totem**, realizzati dall'artista Lorenzo Martinoli.

Dove e quando è passato il corteo

La manifestazione, organizzata da ASI in collaborazione con Regione Lombardia, con il supporto di Autostrade per l'Italia e con i patrocini del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, della Camera dei Deputati, dei Comuni di Milano, Varese e Linate, è partito Domenica 22 settembre dal **Palazzo della Regione Lombardia** per arrivare in Piazza della Repubblica a **Varese** sfilando in via Volta.

"Tra i tanti primati che l'Italia può vantare c'è anche quello della prima autostrada - ha detto Alberto Scuro, Presidente ASI -. Oggi sulla Milano-Laghi transitano milioni di veicoli e l'ASI è orgoglioso di celebrare l'opera e gli uomini che l'hanno realizzata. La tutela e la promozione del motorismo storico passano anche attraverso la divulgazione di imprese ad esso collegate, affinché l'esperienza e il vissuto ci possano portare ad **un futuro migliore**".



Perché possiamo dire che è stata la "prima"

In un'epoca in cui la maggioranza della popolazione circolava su carri trainati da animali, biciclette o treni, alcune autostrade esistevano già a **New York** (Long Island Motor Parkway) e a **Berlino** (Automobil Verkehrs und Übungs-Straße), ma erano pensate e costruite solo per le competizioni automobilistiche e per il traffico privato.

Il concetto "moderno" di autostrada, ovvero di **una via riservata al traffico veloce** e alle solo auto, è nato invece con la Milano-Varese. E' stata lei a ricevere la certificazione di **prima autostrada a pedaggio** al mondo, definizione poi perfezionata con il Regio Decreto n. 1740 del 1933, che identifica le autostrade come riservate ai soli autoveicoli.

A lavorarci è stato l'ingegner Puricelli, già autore nel 1922 del progetto a sei mani, con Arturo Mercanti e l'ingegnere Alfredo Rosselli, dell'Autodromo di Monza.

Quanto costava il pedaggio 100 anni fa

Oggi i mezzi circolanti in Italia sono oltre 50 milioni, nel 1924 sono poco meno di 85mila (circa 57mila aut, 25mila autocarri e circa 2.500 autobus). L'autostrada Milano-Laghi nasce con una sola corsia per senso di marcia, una larghezza variabile da 11 a 14 metri e una pavimentazione in lastre di calcestruzzo spesse da 18 a 20 cm. Il percorso è quasi **completamente rettilineo**, con poche curve dal raggio non inferiore ai 400 metri e con pendenze contenute entro il 3%.

L'opera costa **90 milioni di lire** dell'epoca (corrispondenti alla stessa cifra di oggi in euro) e per realizzarla oltre 4.000 operai lavorano anche di notte movimentando 2 milioni di metri cubi di terra. Per confezionare e stendere il calcestruzzo vengono addirittura fatte arrivare dagli Stati Uniti cinque betoniere Koehring-Paving.

La nuova autostrada prevede da subito **caselli e pedaggi**; la barriera di Milano non nasce dove si trova oggi ma più indietro, alla fine di Viale Certosa. Il pedaggio non si paga ai caselli ma nelle aree di servizio e sosta, obbligatoria; le tariffe variano **in base alla tipologia dei mezzi** e alla loro **potenza**:

- 9 lire per le moto;
- 12 lire per veicoli fino a 17 cavalli;
- 17 lire per i veicoli tra 17 e 26 cavalli;
- 20 lire per veicoli oltre 26 cavalli;
- da 40 a 60 lire per gli autobus a seconda della lunghezza.

Uno **sconto del 20%** viene praticato per il biglietto di andata e ritorno, da tenersi esclusivamente tra le 6 del mattino e l'una di notte, orario di apertura e servizio dell'arteria. Fino al 1946, inoltre, i casellanti hanno l'obbligo di indossare **la divisa aziendale** e di salutare militarmente il passaggio di ogni veicolo, in entrata e in uscita.

Quanto sopra è praticamente il contenuto dell'articolo pubblicato su it.motor.com – le immagini qui pubblicate sono invece state gentilmente fornite da ASI.

Anche il TG Regionale ha voluto ricordare la manifestazione, proponendo un filmato dalla durata di 41 sec. - se avete voglia di vederlo, basta cliccare sul link che segue ... buona visione.

<https://drive.google.com/file/d/1jxll2sFEXS6TdbbrPIGtBThTOKCg27Qi/view?usp=sharing>

Noi abbiamo delle nostre foto da proporvi ...

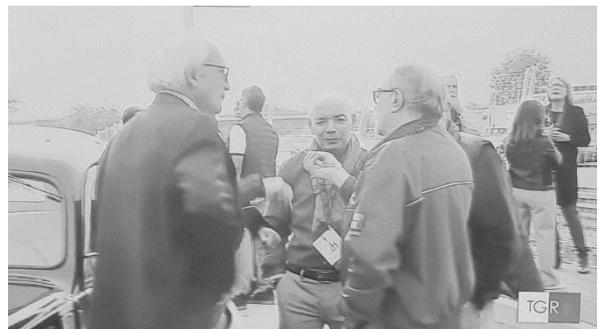




Nelle immagini è presente il nostro Presidente Claudio Mereu e il sindaco di Lainate Alberto Landonio

Per le immagini che seguono, vogliate cortesemente tenere conto che sono state "rubate" fotografando lo schermo della TV ...







Queste che seguono, invece, sono state scattate da chi presente alla manifestazione.





A noi piacciono queste cose e quando le troviamo ... non possiamo fare a meno di condividerle con i nostri Soci



Fonte: <https://www.veloceclassic.com/sold/lancia-superjolly-vip.html>

un rarissimo **Lancia Superjolly** in allestimento "parata" per scopi promozionali: lo si vede in foto e video dell'epoca a Montecarlo, dove sfila per due anni consecutivi coi vincitori Graham Hill (1965) e Jackie Stewart (1966), ma a bordo ha ospitato anche la **Principessa Grace, Gianni Agnelli e ben due Papi, Paolo VI e Giovanni Paolo II.**

Sulla scia delle 'Spiaggine', molto in voga tra la fine degli anni '50 e la fine degli anni '60, ideate da Gianni Agnelli quando commissionò a Boano una Fiat 500 speciale da utilizzare nel periodo estivo, la Lancia pensò di promuoversi realizzando questo mezzo 'en plein air' utilizzando non una semplice automobile, ma una mezza mezza utilizzata anche come minibus, la Lancia Superjolly.

La Lancia affidò alla carrozzeria Ruggeri la produzione di questo mezzo in pochissimi esemplari (dai dati raccolti dal Registro Lancia pare che ne siano stati costruiti solo quattro o cinque) e solo per uso interno Lancia, tanto che oggi se ne conoscono solo tre esemplari sopravvissuti.

Come detto, questo mezzo era utilizzato a scopo promozionale. La si può vedere in foto e video dell'epoca a Montecarlo, senza dubbio in

occasione dei GP di F1 dove sfilano i vincitori per due anni consecutivi: Graham Hill (1965) e Jackie Stewart (1966).

Fu anche un mezzo utilizzato dalla principessa Grace Kelly di Monaco. Come si può vedere dalle prove fotografiche e video dell'epoca, questi mezzi venivano utilizzati con targhe di prova.

La Lancia Superjolly fu utilizzata anche come mezzo per le visite di importanti dignitari, infatti si ha notizia che ebbe l'onore di essere utilizzata da ben due Papi: la prima volta da Paolo VI e poi da Giovanni Paolo II.

Esiste documentazione fotografica della visita di Giovanni Paolo II e si segnala che il Papa fu accompagnato sulla Lancia Superjolly da Gianni Agnelli.

La nostra Lancia Superjolly fu acquistata dall'Ing. Chiara, e da lui passò nelle mani di una

coppia di concessionari e collezionisti piemontesi.

Fu riscoperta e acquistata nel 2019 da un appassionato che la volle restaurare.

Il restauro è stato totale, la carrozzeria è stata completamente revisionata, l'impianto frenante è stato sostituito, il motore è stato aperto e ricostruito e sono stati montati tutti i nuovi componenti elettrici.

Il restauro è durato un paio d'anni e l'abbiamo acquistata alla fine del restauro.

Ora ha anche la certificazione del Registro Lancia, con il suo badge montato perfettamente sul cruscotto.

Un veicolo incredibile per qualsiasi collezionista serio con una storia incredibile alle spalle.

La nostra Lancia Superjolly è stata sviluppata dall'Ing. Chiara, e da lui passò nelle mani di una coppia di commercianti e collezionisti piemontesi.

È stata riscoperta e sviluppata nel 2019 da un appassionato che voleva farla restaurare.

Il restauro è stato totale, la carrozzeria è stata completamente revisionata, l'impianto frenante è stato sostituito, il motore è stato aperto e ricostruito ed è stato montato tutto l'impianto elettrico nuovo.

Il restauro è durato un paio d'anni dopodiché è stata sviluppata da noi.

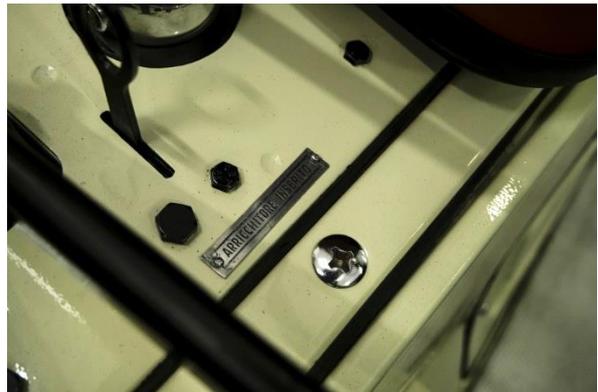
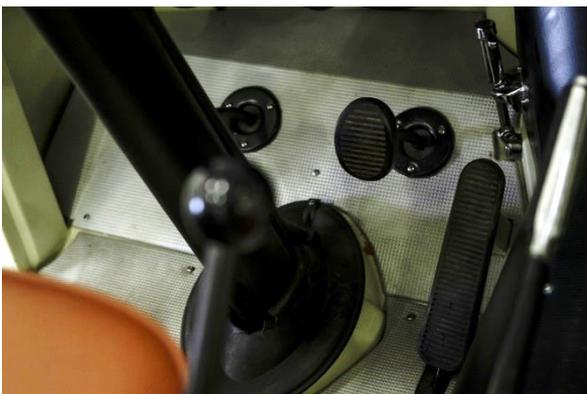
Dispone anche di certificazione del Registro Lancia, con il suo badge perfettamente inserito sul cruscotto.

Vediamolo nei particolari











Si tratta certamente di un veicolo speciale e di alto impatto visivo ... ovviamente può piacere o non piacere, ma pensate avere a disposizione un mezzo così al mare!?!?!?!

Questo sotto, forse un sogno per i collezionisti di veicoli storici, con una sua storia ...

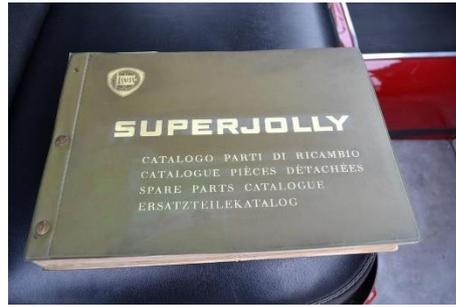


Chi lo ha recensito ha scritto:

“Una bisarca Lancia Superjolly del 1970, dichiarato essere l'unico esemplare esistente al mondo (n.d.r. – ma non è così). Probabilmente un 1.8, ma venduto con un numero di telaio TBA e con alcune altre irregolarità, quindi chissà. Parte di una collezione molto probabilmente appartenuta a Umberto Compiano di Treviso, il cui gruppo di società aveva preso in prestito milioni e poi li aveva usati per collezionare auto. I beni sono stati sequestrati dalle autorità italiane e messi all'asta nel 2017 per recuperare i soldi dovuti. Questo veicolo ha incassato \$ 65.912. È finito nello stato di Washington (per un breve periodo) ed è stato poi messo in vendita a New York per \$ 120.000, ma sembra che ora abbia trovato un nuovo proprietario. Una cosa adorabile, non vedo l'ora di vederla a Lime Rock con un OSCA o qualcosa del genere sul retro.”

Una breve carrellata fotografica anche di questo mezzo (un gemello in vendita sul web)





Il Salzburg Kafer di Alberto Bergamaschi

Detto dei primi, ci sarebbero tante altre storie da raccontare. A partire dalla gara di **Bergamaschi-Scarcella** col **Maggiolone 1303S** vittima a Torino, dopo solo un paio di chilometri, di un tamponamento al semaforo da parte di una vettura "civile": il poco danno subito si è trasformato, dopo 900 km di avvicinamento a Monaco, in un guaio serio ai condotti dell'olio che ha fatto precipitare l'equipaggio milanese al 272° posto in classifica a fine della prima tappa. La rimonta del "Maggiolino tutto matto" è stata tutta da seguire: 166 posizioni guadagnate nella seconda tappa, 35 nella terza, altre 12 nella quarta e infine 18 posizioni nell'ultima notte, che hanno portato i portacolori della Milano Autostoriche al 41° posto assoluto.



Vedi un breve filmato della performance del Kafer di Alberto, cliccando sul seguente link

https://drive.google.com/file/d/1h9paQ-8ZDvJis-SkR1nMHK6DB_4bmSaA/view?usp=sharing

Il leggendario Maggiolino di Salisburgo

Quando l'animale nel Maggiolino si svegliò



Quanto tempo dovettero aspettare, gli amanti del Maggiolino di ghisa, finché qualcuno non li prese per mano e li condusse fuori dalla Valle delle Lacrime. Finalmente ti ho mostrato di cosa è capace un Maggiolino VW se gestito correttamente. Le luci dei preparatori tremolavano di tanto in tanto, ma ora, all'inizio degli anni '70, quando la parola magica Porsche Salisburgo era scritta nel cielo, il cuore dei fan ardeva intensamente.



Il motorsport è stato un tabù alla Volkswagen per quasi 20 anni. Poi è arrivata Luise Piëch. La figlia di Ferdinand Porsche e capo della Volkswagen Austria diede il via libera alla creazione di un dipartimento di sport motoristici nel 1965. Obiettivo: aumentare le vendite di Porsche e Volkswagen in Austria. Seguirono nove anni

meravigliosi di intense attività motoristiche, culminate nell'epoca d'oro della Porsche Salisburgo tra il 1971 e il 1973. Un supporto particolare venne dato al Maggiolino VW, che all'epoca era all'apice del suo sviluppo tecnico come [VW 1302](#) e [VW 1303](#) con montanti McPherson e assale posteriore con bracci longitudinali.

Questo sostegno ha dato i suoi frutti: all'inizio degli anni '70 i famosi Maggiolini di Salisburgo suscitavano grande scalpore nei rally nazionali ed europei. Al volante c'erano professionisti ambiziosi che volevano tornare a casa con almeno una vittoria di classe. I fan erano entusiasti delle vetture solitamente argentate a trazione posteriore, con il cofano nero, le strisce rosso-bianco-rosse e la batteria di fari aggiuntivi sul paraurti anteriore tanto apprezzata all'epoca.

Alpenstrasse 175, Salisburgo: Centro degli sport motoristici boxer



Il dipartimento di sport motoristici della Porsche Salisburgo si trovava sulla Alpenstrasse. Il direttore di gara era Gerhard Strasser, un ex pilota motociclistico Norton. Il cuore e il cervello delle attività di tuning era il mago dei motori Paul "Pauli" Schwarz: la sua specialità: gli alberi a

camme. Il team comprendeva anche sette montatori selezionati e un invidiabile apprendista. Il budget era costituito da fondi propri e entrate da sponsorizzazioni. La società madre di Wolfsburg lavorava solo in segreto, ad es. B. Sono state rese possibili omologazioni come quella della lubrificazione a carter secco. Nel 1972 l'Alpenstrasse aveva undici Maggiolini 1302 S nella specifica del Gruppo 2.

Inizialmente "Pauli" Schwarz identificò nella lubrificazione del motore il tallone d'Achille per la guida sportiva di un Maggiolino. A velocità elevate in curva e con cambi di carico l'olio nella coppa dell'olio piatta fuoriusciva dal tubo di aspirazione della pompa dell'olio e la pellicola lubrificante rischiava di rompersi. Ulteriori punti deboli erano un solo carburatore, tubi di aspirazione lunghi simili a corna di cervo e tempi di apertura brevi delle valvole. Di conseguenza, le camere di combustione non erano sufficientemente riempite e il motore del Maggiolino offriva solo una scarsa potenza per litro. Qui "Pauli" è diventato nero.

Come il Maggiolino è diventato un animale pericoloso

Il motore:

Il motore venne ampliato con pistoni maggiorati fino al limite di cilindrata di 1.599 cc. Le testate rettificate aumentavano la compressione da 7,3 a 9,1:1. I canali di ingresso sono stati ampliati e adattati alle porte di aspirazione su entrambi i lati di Sauer e Sohn. Inoltre, le valvole di aspirazione sono state notevolmente ingrandite da 35,5 a 40 millimetri. Lato scarico i canali sono stati lucidati, le valvole sono rimaste invariate. Le bielle erano bilanciate e l'albero motore era finemente bilanciato. Il cuore delle migliorie è stata la conversione alla lubrificazione a carter secco con sette litri di capacità dell'olio (invece dei 2,5 litri della serie). La miscela è stata preparata inizialmente utilizzando due doppi carburatori Solex della Porsche 912,

La trasmissione di potenza:

Inizialmente fu utilizzato un cambio a quattro velocità con una prima marcia lunga, i cui gruppi di ingranaggi dovettero essere fabbricati faticosamente dallo specialista austriaco di

Il telaio:

Il telaio del Maggiolino di fabbrica è stato smorzato da ammortizzatori sportivi Bilstein e cerchi standard allargati a 5,5 pollici e dotati di pneumatici di misura 155 SR 15. I freni sono rimasti in condizioni di serie. Successivamente, i componenti di Tipo 3 hanno migliorato il ritardo.

La struttura:

Il bagagliaio anteriore del Maggiolino di Salisburgo era costituito da un serbatoio in alluminio da 80 litri, che doveva placare la sete sfrenata dell'auto a trazione posteriore: durante il rally venivano misurati fino a 25 litri/100 km. Un rinforzo del montante assicurava una maggiore rigidità. I piloti si sedettero sui sedili sportivi Scheel e girarono il volante di

successivamente utilizzando due Weber 46 IDA della Porsche 904.

Al culmine delle modifiche al motore, "Pauli" Schwarz ha rifinito completamente gli alberi a camme in operazioni segrete, presumibilmente nel suo seminterrato privato insonorizzato. Dietro il pannello frontale fessurato c'era spazio anche per un radiatore dell'olio della Porsche 908. L'impianto di scarico è stato ottimizzato in termini di tecnologia del flusso ampliando tutti i passaggi dell'impianto di serie e rimuovendo le griglie dai terminali di scarico. La ricompensa per lo sforzo è stata di 120-128 CV a 7.000 giri/min dal motore del Maggiolino 1600 e abbastanza vapore a partire da 2.000 giri/min.

cambi Schafleitner. Dall'inizio del 1972 seguì gradualmente la nuova trasmissione omologata a 5 marce della Porsche 914 con bloccaggio all'80%. In questo modo hai accesso ai diversi abbinamenti di marce Porsche.

Il freno a mano funzionava in modo opposto alla funzione standard: si bloccava solo quando veniva premuto un pulsante. Nel 1973 fu sperimentata l'installazione di una barra stabilizzatrice posteriore. Si dice che i Maggiolini dell'Elba Rally del '73 avessero addirittura barre di torsione posteriori rinforzate della Volkswagen Variant.

Indianapolis pesantemente a coppa. Il motore veniva controllato tramite un contagiri collegato e c'erano tre indicatori per l'olio motore: livello, pressione e temperatura. Il serbatoio dell'olio delle versioni 1303 era sistemato nel vano dei sedili posteriori, motivo per cui furono omologate come biposto. Nella 1302 il serbatoio dell'olio era alloggiato nel passaruota posteriore

sinistro, motivo per cui venne omologata come 4 posti.

L'omologazione:

I Maggiolini VW dal 1971 al 1973 furono tutti costruiti secondo le specifiche del Gruppo 2

(auto da turismo migliorate). Fu utilizzata la Volkswagen 1302 S che fu sostituita dalla VW 1303 S nel 1973.

Maggiolini alla salisburghese

Tutto ebbe inizio con il 1302: i canederli da corsa neri e argentati con le strisce rosse, bianche e rosse erano solitamente immangiabili per i concorrenti.



Con l'acceleratore

I Maggiolini della fabbrica di rally di Salisburgo si guidavano meglio con l'acceleratore. Con le loro prestazioni dinamiche nel campionato nazionale austriaco...

Aspetto dinamico

... e i Maggiolini del team Volkswagen Porsche Austria hanno entusiasmato il pubblico alle gare del Campionato Europeo Rally.





Sempre sulla linea ideale:
il direttore di gara Georg Strasser ha messo al volante solo professionisti di cui si fidava.

New Beetle

Con l'apparizione della 1303 (riconoscibile dal parabrezza allargato e curvo), la tecnologia ...



Migliorato

... il Maggiolino Salisburgo è stato nuovamente perfezionato: i piloti hanno beneficiato, tra le altre cose, di uno stabilizzatore sull'asse posteriore.

Fine di un'era

Bisogna fermarsi quando è meglio: alla fine del 1973 terminò l'impiego dei veloci Maggiolini.

Nel 1974 dalla catena di montaggio di Wolfsburg uscirono gli ultimi 1303.



(Immagini gentilmente concesse da © Archivio Porsche Austria)

Dalla storia della gara: "I nostri ragazzi sono così spacconi!"

Chi voleva mettersi al volante sotto la guida del direttore di gara Gerhard Strasser doveva essere veloce. Sotto la sua guida, il team Porsche Salisburgo ha ottenuto ben 15 vittorie complessive. Nel 1971 e nel 1972 i Maggiolini Salisburgo vinsero il campionato nazionale austriaco.

L'anno di maggior successo della Silberlinge di Salisburgo doveva essere anche l'ultimo: al Rally austriaco di gennaio del 1973, i posti da uno a cinque furono occupati esclusivamente dai Maggiolini da Rally, mentre i posti da uno a tre andarono alla Porsche Salisburgo. Strasser ha esultato: "I nostri ragazzi sono così bravi!" A maggio uno maggiolino ha vinto il quinto posto al Rally dell'Acropoli. Ma ci sono stati anche dei guasti all'Hellas: il Maggiolino di Harry Källström ha ingoiato un pezzo di carta nella sua ventola, che prima ha causato fratture per vibrazione e poi il motore si è spento. Tony Fall, in alcuni momenti al 2° posto, si è fermato nonostante la lubrificazione a carter secco a causa di un cuscinetto difettoso dell'albero motore!

Il successo più grande di un Maggiolino Porsche Salisburgo rimane la vittoria assoluta al Rally dell'Isola d'Elba dell'aprile 1973, prova del Campionato Europeo Rally. L'auto vincitrice era guidata da Achim Warmbold, che si è compiaciuto di vedere che il suo Maggiolino ha ottenuto i migliori punteggi sui tornanti in salita.

Nel 1974 il dipartimento degli sport motoristici di Salisburgo venne definitivamente chiuso. Le speranze di competere nei rally internazionali come dipartimento sportivo ufficiale Volkswagen della casa automobilistica di Wolfsburg non furono soddisfatte. Da un lato il motorsport non si adattava bene alla crisi petrolifera, dall'altro la Volkswagen scommetteva il suo futuro sulle auto raffreddate ad acqua: l'ultimo Maggiolino costruito a Wolfsburg lasciò la fabbrica il 1° luglio 1974.

Ma i Maggiolini del Rally di Salisburgo non sono ancora estinti: se vedete una 1303 S nera e argento con la targa S 26.301, incontrerete il vincitore del Rally dell'Elba. E anche chi segue una 1302 S con il numero di targa S 117.239 può considerarsi fortunato: anche questo esemplare è stato elaborato sull'Alpenstrasse ed è sopravvissuto. Su altri si lavora costantemente per salvarli e renderli indimenticabili per noi. Il cuore dei tifosi poi brucerà di nuovo.

Auto storiche e d'epoca. Differenze e benefici

Dal blog di "Auto Romana" – 10 giugno 2024

Per tutti gli appassionati di motori, le auto storiche e d'epoca occupano un posto speciale. Simboli del passato, queste vetture affascinano per il loro design iconico, la storia che portano con sé e il piacere di guida unico che offrono. Ma c'è una differenza fondamentale tra le due categorie. Scopriamo in questo articolo qual è!

- 1 - Auto storiche o d'epoca? Le differenze
- 1.1 - La normativa
- 1.2 - I requisiti per le auto d'interesse storico
- 1.3 - I requisiti per le auto d'epoca
- 2 - L'iscrizione all'ASI
- 2.1 - Costi
- 3 - Benefici fiscali e di circolazione
- 3.1 - Per le auto d'epoca



Auto storiche o d'epoca? Le differenze

Sebbene i termini siano erroneamente usati come sinonimi, la **differenza tra auto storiche e d'epoca** è sostanziale e genera molta confusione. Al riguardo, con il fine di comprendere meglio la questione e la legislazione tutta, è utile costruire un semplice **quadro di riferimento (generale) basato su due specifici termini**:

- quello **temporale**; 20 anni d'età per le storiche, 30 per quelle d'epoca.
- quello di **circolazione**; le auto storiche possono liberamente circolare su strada, a condizione che siano in regola con le norme di revisione e che abbiano la copertura assicurativa RCA. Al contrario le auto d'epoca non possono circolare su strade ordinarie, eccezion fatta per manifestazioni o raduni. Solo in questo caso, l'auto deve avere una targa speciale "F".

La normativa

Entrando nello specifico il tema si trasferisce sul piano legislativo. Nel dettaglio in Italia la questione relativa le auto d'epoca e di interesse storico/collezionistico è regolata dall'**art.60 del Codice della strada**. La normativa in oggetto stabilita dal suddetto prevede:

- che, come visto in precedenza, per le auto storiche esista una **suddivisione tra auto d'interesse storico e auto d'epoca**;
- che solo **autoveicoli, motoveicoli, ciclomotori e macchine agricole** possano diventare tali.

I requisiti per le auto d'interesse storico

Affinché un'auto possa considerarsi storica, dunque, è necessario che questa rispetti i seguenti **requisiti** resi pubblici dall'ACI. Il veicolo deve pertanto:

- essere costruito e prodotto da **almeno 20 anni**;
- essere **iscritto in uno dei Registri elencati nell'art. 60 del codice della strada** (Registri ASI, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico FMI)
- essere in possesso del **Certificato di Rilevanza Storica**, una certificazione attestante la rispettiva data di costruzione nonché le caratteristiche tecniche. Per ottenere tale certificato di la relativa targa "H", l'auto deve avere almeno 30 anni dall'anno di costruzione.
- conservare le **caratteristiche originarie di fabbricazione**, salvo le eventuali modifiche imposte per la circolazione.
- essere iscritto al **PRA, ossia al pubblico registro automobilistico**

Parentesi importante va fatta per lo **stato di conservazione**, altro criterio fondamentale. Nello specifico l'auto in questione deve:

- presentare un design che ricordi o che sia l'originale,
- **aver conservato il motore** in perfetto stato di funzionamento, tale da garantire delle prestazioni che soddisfino le aspettative in base a quanto dichiarato dal costruttore.

I requisiti per le auto d'epoca

Diversi sono i requisiti per le **auto d'epoca**. Nello specifico questi veicoli:

- devono essere prodotti da **30 anni**;
- sono destinati alla **conservazione in musei o in locali** pubblici o privati;
- **non sono adeguati per la circolazione su strada** in quanto non posseggono requisiti, dispositivi ed equipaggiamenti richiesti dalla legge. Tuttavia, come suddetto, la loro circolazione è consentita soltanto in occasione di **manifestazioni e raduni**, con apposite autorizzazioni del Dipartimento per i trasporti terrestri.

In aggiunta, a differenza dalle auto storiche, quelle d'epoca non richiedono né uno stato di conservazione particolare né l'originalità dei componenti. Pertanto il Certificato di Rilevanza Storica (CRS) non è obbligatorio, ma può facilitare alcuni benefici.

Iscrizione all'ASI

ASI sta per Automotoclub Storico Italiano ed è un ente certificato e legalmente riconosciuto che riunisce appassionati e collezionisti di veicoli storici. L'iscrizione a quest'ultimo, come visto, risulta essere **un passaggio fondamentale**. Di fatto, senza la registrazione all'ASI non c'è alcuna possibilità di annoverare **auto storiche ed ottenere certificati** che ne attestano le caratteristiche **di autenticità**, dunque di **beneficiare di vantaggi e agevolazioni riservati ai modelli classici** in virtù della loro valenza storica e culturale.

Al riguardo, affinché un veicolo possa essere iscritto, il proprietario deve presentare all'ente una serie di documenti, quali:

- copia del documento di riconoscimento del proprietario;
- copia del certificato di proprietà del veicolo o foglio complementare;
- copia del libretto di circolazione
- moduli di iscrizione ASI compilati

È bene sottolineare come la registrazione del veicolo in questione, qualsiasi esso sia, può essere respinta in virtù dei requisiti sopra citati. Nello specifico in caso di modifiche che alterino l'originalità del veicolo, l'Automotoclub Storico Italiano può riservarsi il diritto non procedere con la registrazione stessa. La commissione tecnica dell'ASI, dunque, valuta e giudica le auto sulla base

dell'autenticità, **privilegiando la conservazione dello stato originale anche se il veicolo in questione dovesse presentare segni del tempo come ammaccature o vernice patinata.**

Al contrario, in caso in cui la registrazione vada a buon fine, l'ente italiano rilascia quattro certificati:

- **certificato di Rilevanza Storica:** documento, indispensabile per la circolazione delle vetture storiche e da collezione (oggi sostituisce il "certificato delle caratteristiche tecniche");
- **carta ASI di Storicità per ciclomotori:** documento con efficacia esclusivamente privatistica che non sostituisce il Certificato di Rilevanza Storica imposto dallo Stato;
- **certificato di identità ASI:** è il documento più richiesto.
- **FIVA Card:** questo documento di riconoscimento ha validità dieci anni e viene utilizzato per ottenere altri particolari benefici offerti dalla FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens, è una **federazione internazionale** senza scopo di lucro dedicata alla **protezione, conservazione e promozione dei veicoli storici**).

Costi

Ad oggi, **l'iscrizione all'ASI prevede una quota fissa pari a 41,32€ annui.** Diverso invece il costo della tessera associativa, il quale muta a seconda del club a cui si è registrati per un totale minimo - compresa somma di iscrizione e tessera stessa - di 100€.

Per iscrivere l'auto al registro, ricevere il CRS o Certificato di Rilevanza Storica il costo è di 20€. Il CRS è necessario per stipulare le assicurazioni specifiche per veicoli storici, in quanto quasi tutte le compagnie lo richiedono.

Benefici fiscali e di circolazione

Come illustrato in precedenza, auto storiche e d'epoca godono di specifici benefici di natura fiscale ed economica.

Fino al 2015 tutti i veicoli godevano di vantaggi quali:

- riduzione del costo del bollo
- riduzione del costo della polizza di assicurazione

Tuttavia, oggi, tali benefici sono stati superati. Nello specifico **per le auto storiche iscritte all'ASI** l'attuale legislazione nazionale prevede che:

- **siano esentate** dal pagamento della tassa automobilistica i veicoli con più di **30 anni** dall'anno di immatricolazione;
- ottengano una **riduzione pari al 50% della tassa automobilistica** se con anzianità compresa **tra i 20 e i 29**, in possesso del **Certificato di Rilevanza Storica (CRS)** e con **l'aggiornamento della carta di circolazione** con l'indicazione del CRS

In breve, se rispettati i requisiti e iscritte correttamente al Automotoclub Storico Italiano, per le auto storiche i costi di assicurazione sono generalmente più bassi rispetto alle corrispettive moderne, tanto da non essere previste alcune classi di merito. A questo si aggiungono i vantaggi nel passaggio di proprietà: qui l'imposta (**IPT**) **per le auto storiche con almeno 30 anni** è ridotta e pari a **51,65€.**

In aggiunta tali vetture godono anche di **agevolazioni di circolazione.** In alcune città italiane, infatti, le auto storiche possono **accedere alle zone a traffico limitato (ZTL)** anche nei giorni feriali e/o derogare ad alcuni divieti di circolazione come quelli previsti per le domeniche ecologiche.

Per le auto d'epoca

Anche le auto d'epoca godono di specifici benefici. Nel dettaglio per questi veicoli il **bollo** potrà essere **pagato** - con un importo pari a poche decine di euro - **solo nel caso in cui si decida di circolare su strada** con l'auto in questione. Al contrario, questo non dovrà essere saldato se si conserverà la vettura in garage.

Speriamo di esservi stati d'aiuto e nel caso aveste necessità di altre informazioni/precisazioni, vi ricordiamo che la Segreteria del CAVEM è a vostra disposizione per ulteriori chiarimenti.

L'Alfa 1900 TI della Carrera Panamericana

Di Alberto Bergamaschi – Foto di Eugenio Clamer

Corse praticamente una sola vera gara nella sua vita: la Carrera Panamericana del 1954. Ritrovata da Marco Cajani, presidente della Scuderia del Portello, è stata riportata allo splendore originale ed è tornata in Messico per partecipare a due rievocazioni della mitica Carrera



Negli anni '50 era il sogno di tutti gli appassionati di auto: la Alfa 1900 era la prima vera berlina sportiva con scocca portante, una novità assoluta per l'epoca. L'Alfa Romeo già da allora aveva capito che su quest'auto ci si poteva giocare un asso importante nel campo della comunicazione, e si inventò il motto "*la vettura di famiglia che vince le corse*": con poche modifiche la 1900 prima, poi soprattutto la 1900 TI, ed infine anche la 1900 Super e la TI Super erano in grado di sbaragliare il campo in pista e su strada nelle più importanti gare automobilistiche per auto di serie e derivate. La protagonista della nostra prova è una vettura particolare, è una delle 572 vetture elaborate a partire dal 1952 per correre nella categoria Turismo Internazionale (TI). In particolare si tratta di una delle cinque Alfa 1900 TI costruite nel 1953 e subito destinate dall'Alfa Romeo per disputare la "Carrera Panamericana du Mexico" con i piloti della squadra ufficiale del Portello. Questa auto, che corse la gara messicana del 1954 col numero 268, fu pilotata da Bruno Bonini e Piero Zanaboni e si ritirò per la rottura di una sospensione in seguito ad una uscita di strada durante la quinta tappa da León a Durango. Rientrata in Italia, la 1900 TI fu immatricolata il 27 Giugno 1955. Lasciati i fasti della Carrera Panamericana, unica gara a cui partecipò nella sua prima esistenza, cambiò livrea, e dalle variopinte scritte su tutta la carrozzeria e dai numeri di gara sulle portiere passò al triste verde-nero dei taxi che attraversavano le nebbiose vie della Milano di metà del secolo scorso. Terminata anche la sua anonima seconda esistenza, fu recuperata da Marco Cajani, presidente della Scuderia del Portello, che ne intuì subito la progenie ed il potenziale storico, ed iniziò un accurato lavoro di restauro per riportarla alle condizioni d'origine.

Marco Cajani



Documentazione alla mano, ricostruì tutti i particolari speciali adottati ai tempi nella gara messicana, riportò la meccanica allo stato originale come preparata in Alfa Romeo e rispristinò la livrea così come nelle fotografie dell'epoca.



Alberto Bergamaschi autore dell'articolo





La cosa che a noi oggi può sembrare incredibile è che tutte le scritte degli sponsor e i numeri di gara, anziché essere applicati con pellicole adesive, sono verniciate direttamente sulla carrozzeria come 65 anni fa: ai tempi infatti non esistevano i car wrapper o decoratori, e in Messico era d'uso che alle verifiche fossero presenti veri e propri "pintores" che mettevano a disposizione la loro "arte" per pitturare a mano le decorazioni sulle macchine prima del via.

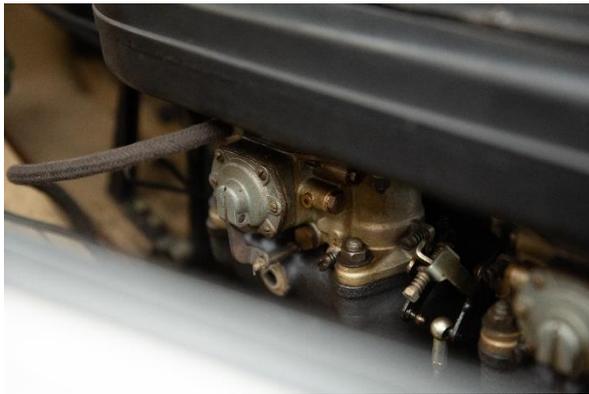


Una volta terminato il restauro, la 1900 TI ritornò per ben due volte in Messico per la rievocazione storica della Carrera Panamericana con Cajani nel 1988 e nel 1989. Oggi la 1900 TI numero 268 viene usata in gare di regolarità e in edizioni rievocative di importanti eventi nazionali ed internazionali.

Tecnica

Rispetto alla Alfa 1900, che disponeva di una potenza massima di 80 cavalli, la 1900 TI, pur conservando la cilindrata di 1884 cc (alesaggio 82,55 X corsa 88 mm), erogava fino a 100

CV grazie all'adozione del carburatore doppio corpo e delle valvole maggiorate, con una fasatura più spinta, oltre all'adozione di un terminale di scarico sportivo a doppia uscita.



Le auto preparate ufficialmente dall'Alfa Romeo per la Carrera Panamericana non puntavano tanto alle prestazioni assolute, dovendosi comunque confrontare con le inarrivabili più potenti 8 cilindri americane, ma sull'affidabilità. E' così che la numero 268 erogava poco più della dichiarata potenza di 100 cavalli a 5.500 giri con una preparazione che interessava principalmente una accurata messa a punto ed equilibratura delle parti rotanti e l'adozione di due carburatori doppio corpo Solex PII 40 raccordati ai condotti lucidati, in aggiunta ad un collettore di scarico sportivo in acciaio a doppio due-in-uno. L'incremento di potenza era di appena il 10%, ma la meccanica, con testa in alluminio e doppio albero a camme in testa e camere di scoppio emisferiche, era comunque preservata e garantiva un utilizzo che andava ben oltre la durata della gara. Il cambio restava quello originale, a 4 marce con comando al volante, con rapporto finale di serie per assicurare la velocità massima di oltre 180 km/h che veniva raggiunta ripetutamente sui lunghi rettifili della "ruta panamericana". Particolare attenzione era riservata all'impianto frenante, dotato di tamburi di diametro maggiorato in alluminio, materiale in grado di smaltire una maggiore quantità di calore, con l'aggiunta di

alettature per il raffreddamento. Anche i cerchi delle ruote vennero muniti di feritoie ovali per il flusso dell'aria. Nonostante la Alfa 1900 fu una delle primissime berline a montare in opzione pneumatici radiali, vennero preferite, per l'impiego sportivo, le coperture a tele incrociate di misura 165 X 140 che troviamo sulla nostra vettura, più rigide e robuste sul fianco. La sospensione anteriore a quadrilateri trasversali, molle elicoidali e ammortizzatori telescopici, riprende uno schema comune a molti tipi di vetture di allora. La sospensione posteriore era invece completamente inedita, col ponte rigido con coppia conica ipoide, molle ad elica ed ammortizzatori tubolari, collegato longitudinalmente al telaio tramite due puntoni in duralluminio che applicavano allo chassis delle spinte anticorricanti in curva, consentendo quindi un rollio estremamente contenuto -almeno per l'epoca. Sull'esemplare del nostro test le molle sono leggermente ribassate e gli ammortizzatori hanno tarature più rigide. Per il raffreddamento del radiatore dell'acqua, oltre alla ventola originale in presa diretta, su questa auto è montata anche una elettroventola supplementare, non presente all'epoca, da utilizzarsi in caso di surriscaldamento. I cofani sono muniti di cinghie di sicurezza in cuoio come in uso ai tempi. Particolare interessante è il deflettore in plexiglas posizionato sul cofano motore davanti al parabrezza sul lato del guidatore: la sua funzione era quella di "intercettare" i mosquitos, numerosissimi in Messico, ed evitare che si schiantassero sul parabrezza riducendo la visibilità del pilota. Piloti i cui nomi, come d'abitudine in queste gare, sono ancora verniciati direttamente sulla carrozzeria così come le scritte degli sponsor ed i numeri di gara: "Piloto Bruno Bonini" sulla portiera sinistra, "Copiloto Piero Zanaboni" sulla destra. Nel baule trova posto, insieme alla ruota di scorta fissata con un meccanismo a vite di sblocco rapido, il serbatoio supplementare da 40 litri in aggiunta a quello originale da 55 litri. All'interno invece tutto resta originale come sull'auto di serie, se si esclude l'applicazione di un grosso contagiri meccanico Veglia al centro del cruscotto e l'aggiunta di spie supplementari. Il cruscotto conta il tachimetro di forma particolare a mezza luna di serie con scala fino a 200 km/h che ingloba l'indicatore della temperatura dell'acqua, ai cui lati sono posizionati gli strumenti rettangolari della temperatura e pressione dell'olio (a sinistra) e del carburante (a destra). Il volante è in bachelite con la semicorona interna cromata per azionare le trombe, e dietro allo stesso, sulla destra, trova posto la leva per il comando delle marce. I sedili sono quelli originali in stoffa, con panchetta unica anteriore in grado di ospitare tre persone, rigorosamente ...privi di cinture di sicurezza. Eh sì, una volta si correva così: niente gusci anatomici, niente bretelle a 6 punti di ancoraggio, in curva il sedere scivolava di qua e di là, ed il pilota doveva aggrapparsi mani e piedi al volante per non volare fuori dal finestrino! Ovviamente del roll-bar -questo sconosciuto- neppure l'ombra: in caso di ribaltamento bastavano i robusti montanti in acciaio per evitare che il tetto si schiacciasse. D'altronde i 1.100 chilogrammi di peso della vettura, tanti per allora, erano una garanzia della robustezza di costruzione.





Ecco altri particolari ("finezze") della vettura ... da ammirare



In pista

Prima di parlare delle sensazioni che una vettura di 65 anni può trasmettere in una prova in pista è doveroso fare una premessa. Oggi abbiamo raggiunto un livello di tecnologia e di guidabilità tale che tutto ciò che è il passato, in campo automobilistico, al primo impatto può sembrare disilludente. La Alfa 1900 nel 1950, quando fu presentata, era un autentico "mostro", una di quelle macchine che gli appassionati sognavano come oggetto del desiderio, tanto è vero che la Polizia la scelse come "Volante" proprio per le sue prestazioni fuori dal comune. Secondo una scala strettamente personale, io uso dividere le auto del dopoguerra in 4 macroperiodi: fino a fine degli anni '50, fino a fine anni '70, fino al 2000 e fino ad oggi. Ogni periodo ha le sue peculiarità caratterizzanti: il primo è quello delle grandi innovazioni, il secondo è quello della nascita della motorizzazione razionale di massa, il terzo quello dell'affinamento meccanico con l'introduzione della trazione integrale e del

turbocompressore, l'ultimo quello dell'elettronica applicata alla meccanica. Quando si prova una vettura storica non si può prescindere dall'immedesimarsi nel periodo di appartenenza, anche a scapito di averne un ritorno meno entusiasmante di quanto l'appeal del modello farebbe immaginare. La Alfa 1900 TI della Scuderia del Portello non sfugge a questa regola: 110 cavalli con una massa di 1.100 chili ed una ciclistica di metà del secolo scorso montata su pneumatici diagonali non possono certo fare miracoli. E' così che la potenza lascia alquanto a desiderare, il motore sale di giri brillantemente ma non alla velocità a cui siamo abituati oggi, il cambio al volante ha dei tempi di reazione "giurassici" e bisogna prestare particolare attenzione a come si aziona la leva. Quando poi si ha a che fare col volante, soprattutto alle basse velocità, allora è necessario tirare fuori tutta la forza bruta dei bicipiti ed afferrare la corona aiutandosi infilando addirittura dentro la mano. Ma attenzione: ricordiamoci sempre che si tratta di una vettura frutto di un progetto "moderno" di fine anni '40! Allora non esistevano servosterzo e servofreno, Mc Pherson era solo il nome di una famiglia originaria della Scozia, i dischi venivano suonati sul grammofono e non servivano a frenare, sequenziale era solo l'indicazione di una serie particolare di numeri e non di un cambio, e via di questo passo! Ecco che allora tutte queste sensazioni, obsolete per chi è abituato a guidare oggi, assumono una valenza differente, se viste sotto la luce giusta. Il pur breve pistino messaci a disposizione dal Museo Storico Alfa Romeo di Arese serve comunque a farmi un'idea di come si guida la berlinona Alfa. Il breve rettilineo non permette di raggiungere una velocità considerevole, ma il tornante che segue immediatamente consente di mettere in risalto la buona qualità della frenata, pronta e senza i tiraggi laterali tipici dei freni a tamburo quando sono soggetti a stress. Nonostante l'assenza del servofreno, la pressione che devo imprimere sul pedale centrale non è eccessiva e i 4 freni a tamburo non mostrano segni di cedimento anche dopo numerose "pompe". Nel misto apprezzo la qualità della tenuta laterale, il coricamento laterale contenuto ed il ridotto "vuoto al centro" nei transitori nonostante il sistema di sterzo a vite globoidale e rullo. In inserimento la 1900 TI tende ad un leggero sottosterzo poco compensato dal retrotreno che scarica un alquanto pattinando con la ruota motrice interna, essendo la vettura priva di differenziale autobloccante. Da incubo invece la posizione di guida: e qui non ci sono giustificazioni legate all'epoca della vettura. La panca unica e l'assenza delle cinture mi costringono a ballare una "rumba" col sedere che va pericolosamente di qua e di là ad ogni curva: possibile che in Alfa Romeo fossero stati così sprovveduti, quando le altre Case impegnate nella Carrera, Lancia e Ferrari in primis, dotavano già ai tempi le loro auto da corsa di sedili contenitivi? O forse era una questione legata al regolamento delle vetture berline del tempo? Fatto sta che la sensazione di instabilità a livello di pilotaggio lascia certamente un grosso punto di domanda sulla preparazione ufficiale della Alfa 1900 TI. Certo che invece in rettilineo il confort è decisamente superiore alle aspettative, con gli ammortizzatori che "copiano" bene il fondo stradale e la seduta che assorbe le irregolarità del fondo senza trasmetterle alla colonna vertebrale di chi guida. Quando poi i giri di prova volgono al termine, spiace quasi scendere dalla macchina, con cui ho finalmente stabilito il giusto feeling. E mentre mi allontanano mi giro ancora una volta a guardarla: ma sai che sei proprio bella, con quella linea moderna e tutte quelle decorazioni dipinte a mano?

Scheda tecnica vettura di serie - **ALFA ROMEO 1900 TI – anno 1953**

Carrozzeria: berlina 3 volumi con carrozzeria autoportante in acciaio, 4 porte, 6 posti; lunghezza 4400 mm, larghezza 1600 mm, altezza 1400 mm, interasse 2630 mm, carreggiata anteriore 1320 mm, carreggiata posteriore 1320 mm, altezza minima da terra 170 mm, bagagliaio 3800 cmq, serbatoio 55 litri, peso 1100 kg.

Motore: anteriore longitudinale 4 cilindri in linea con camere di scoppio emisferiche, alesaggio 82,55mm X corsa 88 mm, cilindrata totale 1884 cc, testa in lega leggera, distribuzione a due valvole con assi a camme in testa comandati da catena, alimentazione a carburatore doppio corpo Solex, potenza 100 cv a 5500 giri/min, accensione a bobina e spinterogeno con correttore di anticipo, lubrificazione a carter umido, raffreddamento a liquido

Trasmissione: trazione posteriore, cambio a 4 rapporti sincronizzati + RM con comando a volante, frizione monodisco a secco con comando meccanico

Sospensioni e freni: sospensione anteriore a ruote indipendenti con quadrilateri trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice e ammortizzatori idraulici telescopici; sospensione posteriore a ruote indipendenti, due bracci longitudinali e triangolo centrale, con ammortizzatori idraulici telescopici coassiali; sterzo a vite globoidale e rullo; freni anteriori a tamburo, posteriori a tamburo con doppie mascelle autofrenanti e alettatura per turboraffreddamento; pneumatici 165 x 400

Prestazioni: Velocità max 170 km/h, consumo medio 10,5 litri/100 km

Preparazione

- Contagiri meccanico Veglia 9000 giri
- Deflector para mosquitos
- Doppio collettore di scarico 2-in-uno
- Due carburatori doppio corpo Solex PII 40
- Cinghie fermacofano in cuoio
- Serbatoio supplementare 40 litri
- Molle ribassate
- Ammortizzatori con tarature speciali
- Potenza 110 CV
- Velocità max 180 km/h

Preparazione: Scuderia del Portello

Sede operativa: via San Pietro 16, 20831 Seregno (MB), tel. e fax 0362.237076

Web: info@scuderiadelportello.org

Alfa Romeo: 65 anni di berline da corsa

Dopo aver vinto i primi due Campionati del Mondo di Formula 1 l'Alfa Romeo lascia la massima divisione dell'automobilismo sportivo imbattuta: il sogno di ogni Casa costruttrice. Se le ragioni contingenti spingono l'Alfa a lasciare la Formula 1, il DNA



sportivo della Casa non cambia, anzi. L'attenzione si concentra di più sul rapporto tra competizioni e produzione di serie, e nasce così l'idea di costruire auto da corsa derivate dalla grande serie, le berline da corsa.

Dall'operazione Carrera Panamericana del 1954 ad oggi, sono numerosissime le Turismo Alfa Romeo che si sono cimentate in circuito e

su strada nelle competizioni più qualificate: dalle Alfa 1900 TI preparate nello stabilimento del Portello fino all'attuale Giulietta QV elaborata da Romeo Ferraris per il TCR praticamente tutti i modelli della Casa del Biscione hanno avuto una storia parallela nel mondo delle corse.

In ordine di tempo, alla 1900 ha fatto seguito la Giulietta Ti, la Giulia nelle versioni Ti e Ti Super Quadrifoglio, la Alfasud Ti, l'Alfetta, la Alfa 33 Quadrifoglio Verde, la Giulietta Turbodelta nei rally, la Alfa 75 nelle varie versioni, la 155 in Turismo, Superturismo e DTM, la 164, la 166, la 156 di nuovo in Turismo e Superturismo, per finire appunto con la Giulietta TB Quadrifoglio Verde, tanto per citare solo le versioni berlina. E poi ci sono le coupè, anch'esse iscritte nella categoria Turismo, ma soggetti di storie differenti: le Alfa GT, nelle configurazioni GTV, GTA, GATM e GTA Junior, e le Alfetta GT. Tutti modelli accomunati da un denominatore comune: il DNA corsaiolo derivato dalla produzione di serie, dal "cuore sportivo" Alfa Romeo che batte da oltre 70 anni.



ALFA 1900 – la storia

Con la Alfa Romeo 1900 del 1950 la Casa italiana introduce per la prima volta la catena di montaggio nella storica fabbrica del Portello a Milano. La 1900 è anche la prima vettura a scocca portante dell'Alfa Romeo, e lancia quel motore bialbero quattro cilindri che caratterizzerà i fortunati anni successivi. La progettazione e realizzazione della nuova vettura è affidata all'ingegner Orazio Satta Puliga, che ha il compito di creare una vettura moderna, al passo con le nuove tecnologie che ormai proponevano la carrozzeria con scocca integrata al telaio. L'Alfa Romeo 1900 è di concezione meccanica convenzionale: motore anteriore longitudinale, cambio a 4 marce a volante (a 5 velocità con comando a "cloche" nella sola versione Super Sprint), trazione posteriore, sospensioni anteriori indipendenti a quadrilatero articolato con molle elicoidali e barra stabilizzatrice, ponte rigido posteriore con biella longitudinale e braccio centrale triangolare, molle elicoidali. Il motore a quattro cilindri ha inizialmente una cilindrata di 1.884 cc e sviluppa 80 CV per spingere i 1.100 kg della 1900 fino a 150 km/h. Una caratteristica speciale sono



i due alberi a camme in testa, che rendono il motore molto performante. Nel 1954, la cilindrata è elevata a 1.975 cc e la potenza cresce a 90 CV (1900 Super). Le linee esterne sono sobrie ed eleganti, caratterizzate da morbide curve che ne disegnano i tre volumi, con la tipica calandra cromata a tre lobi che identifica lo stile inconfondibile dell'Alfa Romeo. All'interno il divano anteriore unico e la leva del cambio al volante consentono il trasporto agevole di sei persone. Nonostante il ritiro dell'Alfa a inizio anni '50 dalla Formula 1, la natura sportiva della Casa non cambia non subisce flessioni, anzi. Si fa conoscere per il celebre slogan: "La vettura di famiglia che vince le corse". La 1900 inizia a dominare le competizioni nella Classe Turismo pur restando un'ottima berlina da usare tutti i giorni. Nel corso degli anni alla prima 1900 si affiancano versioni più potenti, a cominciare dalla T.I. (Turismo Internazionale) del 1952, che, con l'adozione del carburatore doppio corpo e valvole maggiorate, porta il bialbero a erogare 100 cavalli a 5.500 giri/minuto, per una velocità massima di 170 km/h. La vettura, prodotta in soli 612 esemplari quasi tutti impiegati per le competizioni, diventa subito la beniamina di gentleman driver e appassionati che si cimentano nelle gare su strada e in pista. Con questo modello l'Alfa Romeo prende parte con successo imponendosi al Giro Automobilistico di Francia del 1953 e vincendo la categoria alla ultima edizione della Carrera Panamericana, piazzandosi al 15° posto in classifica assoluta. Nel 1954 arrivano la 1900 Super e la più grintosa T.I. Super, entrambe caratterizzate da un aumento della cilindrata che sale a 1.957 cmc. Con un rapporto di compressione a 8:1, la potenza della T.I. Super raggiunge i 115 cavalli e la velocità massima arriva a 180 km/h. Alle versioni berlina si affiancheranno poi tutte le speciali e coupé realizzate dai più prestigiosi carrozzieri italiano dell'epoca. La produzione termina nel 1959 con un totale di 17.243 vetture prodotte nei vari allestimenti.

La CARRERA PANAMERICANA

Era nata da un'iniziativa del Governo Messicano, su istanza di alcuni importatori locali



di automobili statunitensi, per celebrare la conclusione dei lavori del tratto messicano della strada Panamericana.

La Carrera Panamericana era una corsa internazionale automobilistica, su percorso stradale, disputata in Messico dal 1950 al 1954 su un tracciato di gara che congiungeva idealmente il confine statunitense con quello guatemalteco, e si sviluppava per oltre 3.000 km attraversando l'intero territorio messicano. Da parte governativa vi era l'interesse ad

avviare un traffico turistico dalla ricca frontiera del nord, oltre che rinnovare la collaborazione con le industrie nordamericane, piuttosto in crisi dopo il forte rientro di capitali esteri, avvenuto al termine della seconda guerra mondiale. Da parte delle case costruttrici americane, rappresentava una buona occasione per pubblicizzare i propri prodotti nell'America Latina, culturalmente e tecnologicamente molto legata ai Paesi europei. L'ideazione e progettazione della gara fu affidata a un gruppo di esperti, capeggiati dall'italiano Attilio Camisa, giornalista sportivo che, prima di trasferirsi in Messico, era stato tra i fondatori della Mille Miglia. Il tracciato scelto era in buona parte costituito dalla "ruta panamericana" da cui prende il nome la gara. Nelle prime due edizioni la corsa si svolse da nord a sud e nelle ultime tre da sud a nord, tra le città di Tuxtla, Gutiérrez e Ciudad Juárez, facendo tappa a Oaxaca, Puebla, Città del Messico, León, Durango, Parral e Chihuahua. Il tempo di gara impiegato nelle cinque edizioni variò dalle 24 ore e 34 minuti del primo vincitore alle 17 ore e 40 minuti dell'ultimo.



Ciò fu reso possibile, oltre che dai meriti di macchine e piloti, dalla continua opera di asfaltatura di nuovi tratti, sino a raggiungere la totale pavimentazione in bitume del percorso nella penultima edizione. Dopo sole cinque edizioni e nonostante l'enorme visibilità internazionale procurata dalla Carrera Panamericana allo Stato Messicano, il Governo Federale decise di cancellare la manifestazione, con la motivazione ufficiale di porre fine ai numerosi incidenti, spesso mortali, che avevano puntualmente funestato tutte le edizioni, causando 27 morti tra piloti e spettatori. La penultima edizione del 1953 ebbe un drammatico epilogo a causa del terribile incidente che costò la vita al pilota della Lancia Felice Bonetto, schiantatosi con la sua Aurelia D24 nei pressi di Silao quando era in testa alla gara, che oscurò il trionfo delle

Lancia, ai primi tre posti assoluti con Fangio, Taruffi e Castellotti. Nell'ultima edizione del 1954, vinta da Maglioli sulla Ferrari 375 Plus, non presero parte le Lancia, ma partecipò in forma ufficiale la Alfa Romeo con cinque equipaggi sulla 1900 TI, che si rivelò però poco adatta alla gara per potenza e peso, ma che riuscì comunque a cogliere un rimarchevole 15° posto assoluto con la coppia Sanesi-Cagna, oltre al 1°, 2° e 3° posto di categoria. In quest'ultima edizione della Carrera, seppur caratterizzata da una miriade di incidenti e guasti, riuscirono a raggiungere il traguardo ben 85 vetture, oltre la metà delle 150 partite: un risultato unico nella storia della corsa messicana. Nonostante solo cinque edizioni disputate, la Carrera Panamericana assurse al ruolo di grande competizione nota al pari della Mille Miglia o della Targa Florio. La lunghezza e l'estrema pericolosità del percorso, le condizioni proibitive delle strade e la partecipazione agguerrita delle maggiori case automobilistiche del vecchio e del nuovo continente, contribuirono a sollevare un'eco mondiale sulla manifestazione sportiva, molto seguita dal pubblico di tutto il mondo. Dal 1988 sono organizzate annuali edizioni rievocative della Carrera Mexico, costituite da gare di regolarità sul medesimo percorso riservate a vetture d'epoca.





Il percorso della Carrera Panamericana. Nella prima parte esso si svolge su tortuose strade di montagna. Nella seconda parte annovera, invece, lunghissimi rettilinei



Una gomma deciappata provocò l'uscita di strada del collaudatore e pilota dell'Alfa Romeo Bruno Bonini con la 1900 TI, durante la quinta tappa da León a Durango. Bonini proseguì fino a Durango, ma poi la sua 1900 venne ritirata per motivi di sicurezza, poiché la sospensione anteriore aveva subito danni (relativamente lievi) per l'urto contro una pietra.



Carrera Panamericana – Albo d'oro

Anno	Pos.	Pilota	Copilota	Marca	Modello	Tempo	
1950	1 ^o	 Hershel McGriff	 Ray Elliott	 Oldsmobile	88-V8-5.0	27h 34' 25"	126,173 km/h
	2 ^o	 Thomas Deal	 Sam Cresap	 Cadillac	62-V8-5.4	27h 35' 41"	
	3 ^o	 Al Rogers	 Ralph Rogers	 Cadillac	62-V8-5.4	27h 55' 39"	
1951	1 ^o	 Piero Taruffi	 Luigi Chinetti	 Ferrari	212 Inter Vignale	21h 57' 52"	141,729 km/h
	2 ^o	 Alberto Ascari	 Gigi Villoresi	 Ferrari	212 Inter Vignale	22h 05' 56"	
	3 ^o	 Edwards Sterling	 "Sandidge"	 Chrysler	Saratoga V8-5.4	22h 13' 46"	
1952	1 ^o	 Karl Kling	 Hans Klenk	 Mercedes-Benz	300 SL	18h 51' 19"	165,095 km/h
	2 ^o	 Hermann Lang	 Erwin Grupp	 Mercedes-Benz	300 SL	19h 26' 30"	
	3 ^o	 Luigi Chinetti	 Jean Lucas	 Ferrari	340 Mexico Vignale Berlinetta	19h 32' 45"	
1953	1 ^o	 Juan Manuel Fangio	 Gino Bronzoni	 Lancia	D24	18h 11' 00"	169,221 km/h
	2 ^o	 Piero Taruffi	 Luigi Maggio	 Lancia	D24	18h 18' 51"	
	3 ^o	 Eugenio Castellotti	 Carlo Luoni	 Lancia	D23	18h 24' 52"	
1954	1 ^o	 Umberto Maglioli		 Ferrari	375 Plus Pininfarina	17h 40' 26"	173,692 km/h
	2 ^o	 Phil Hill	 Richie Ginther	 Ferrari	375 MM Vignale	18h 04' 50"	
	3 ^o	 Hans Herrmann	-	 Porsche	550 Spyder	19h 32' 33"	



Un libro per tutti ... "Auto d'epoca"

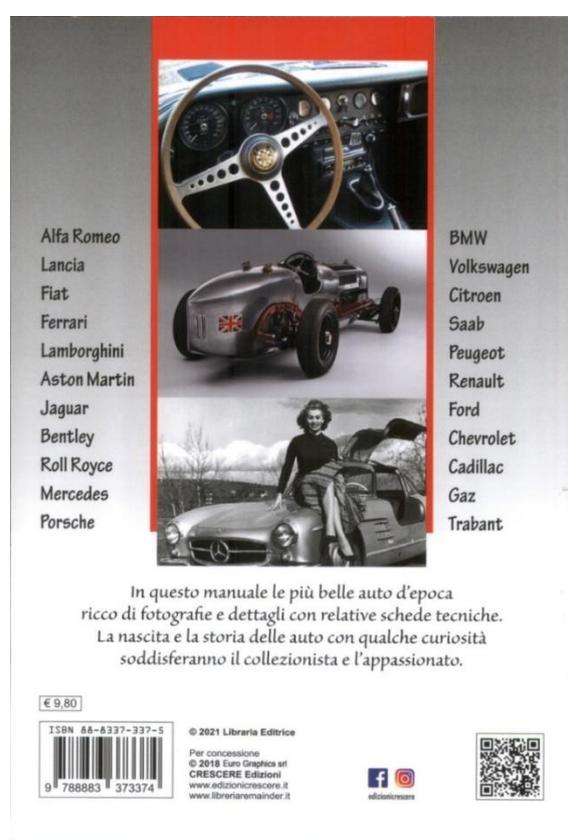
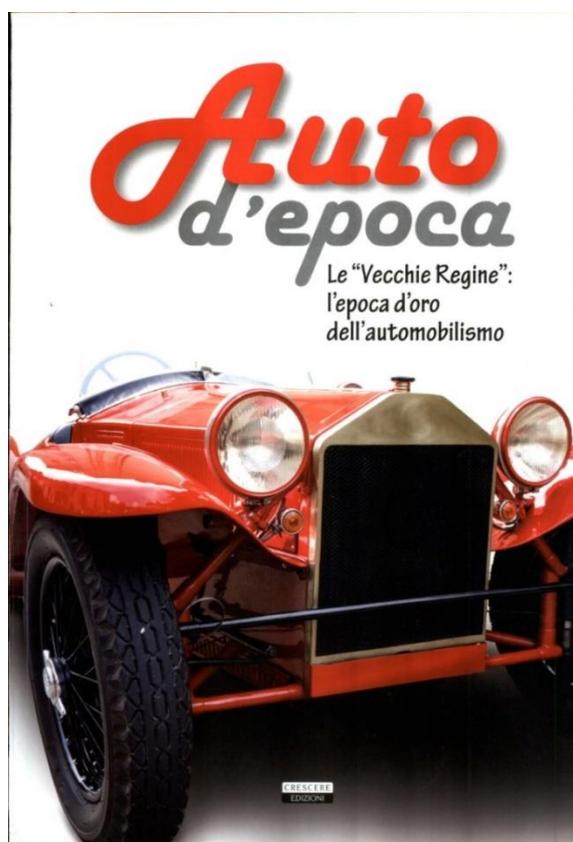
(settimana e ultima parte)

In un mercatino di Milano, uno dei tanti, ho trovato una bancarella che vendeva libri per tutte le età e tra questi libri, c'era anche questo, in vendita a 1,5 €; poco meno di 140 pagg. offre uno spunto di lettura che può essere piacevole e in parte interessante, diciamo da non buttare via. Per questo motivo ho deciso di proporvelo un poco alla volta, pubblicando uno/due capitoli alla volta, a seconda della corposità del capitolo di turno.

Non credo che Autore ed Editore/i abbiano qualcosa da dire, tenuto conto che anche se è una pubblicazione del 2018, concessa per una nuova pubblicazione nel 2021, al costo di € 9,80 e trovata svenduta a € 1,50, con questo utilizzo possa produrre una perdita editoriale e/o finanziaria "importante".

In ogni modo, non fosse così come da me presupposto, a richiesta possiamo interrompere in qualsiasi momento la sua pubblicazione sul nostro Notiziario ... in ogni modo grazie.

Queste sono le copertine che aprono e chiudono il libro, la metto giusto per ricordarvi quello che troverete "nell'opera" di Stefano Roffo, autore del libro.



L'edizione è di poco meno di 130 pagine ca., nel numero precedente abbiamo pubblicato le prime 13, ora con la seconda parte, avrete a disposizione sino alla pagina 43. Questa seconda parte affronta il tema delle

moto italiane con particolare riguardo ai marchi storici del nostro parco motociclistico a partire da (in perfetto ordine alfabetico), Benelli, passando per Bianchi, Ducati e via dicendo, sino ad arrivare a Parilla

Alcuni marchi sono ormai scomparsi da tempo, ma senza dubbio hanno contribuito allo sviluppo tecnologico della motocicletta e alla crescita del mercato interno e oggi sono oggetto di collezione.



Parte 7 – Le Marche, le Auto



URSS



GAZ



UAZ



Trabant





GAZ Volga M21

L'imponente edificio giallo di sette piani, a Mosca, in piazza Lubjanka, un tempo sede del KGB, viene subito associato, grazie a film e vecchie fotografie, alla Volga berlina nera, veicolo simbolo degli alti burocrati comunisti.

La GAZ ha prodotto queste Volga M21 tra il 1956 e il 1970, nella tipologia berlina a quattro porte, e un modello simile station wagon denominato M22. Erano auto che rappresentavano (anche se non invidiabili per un consumatore europeo occidentale) un mezzo di alto livello della tecnologia automobilistica dell'Unione Sovietica, pur non essendo



lussuose come le locali limousine di lusso; questa è stata la vettura guidata dal cosmonauta Yuri Gagarin, il primo uomo nello spazio. Il primo modello, del 1956, è soprannominato "Stella", ed è ispirato ad un'auto della Ford. Dalla seconda serie la M21, denominata familiarmente "Squalo" per la caratteristica



Volga M21 seconda serie detta "Squalo"

SCHEDA TECNICA

Motore: ZMZ-21A
Cilindrata: 2,432 cm
CV: 75
Cambio: manuale, in seguito anche automatico
Velocità: 130 km/h
Design: Lev Yeremeev



Gli interni della Volga M21 e, in basso, una sua immagine d'epoca.

calandra, cercherà di limitare, per ragioni economiche, le lavorazioni estetiche più complesse utilizzate sul modello precedente; appare infatti decisamente più sobria e meno americaneggiante. La Volga M21 è ancora così legata alla storia del Paese che Vladimir Putin, quando era Presidente, fece "fare un giro" al suo collega George W. Bush proprio su questo veicolo. Come curiosità, mostriamo la "Volga V12 coupé del 1957" della foto in basso, una



versione sportiva che in realtà la GAZ non ha mai realizzato; quest'auto su base BMW 850 CSI, di cui recupera telaio e trasmissione, si avvale di una bella carrozzeria, e interni rivestiti in pelle, in stile vintage, ma è un modello unico, costruito in Russia, su ordinazione di un privato, da una ditta specializzata. Mosso da un motore BMW V12 da 380 CV, si può considerare un'ideale versione coupé della M21, di cui riprende la linea generale, snellita e impreziosita, e qualche particolare, soprattutto la calandra a "denti di squalo" e parte della fanaleria.





Uaz 469

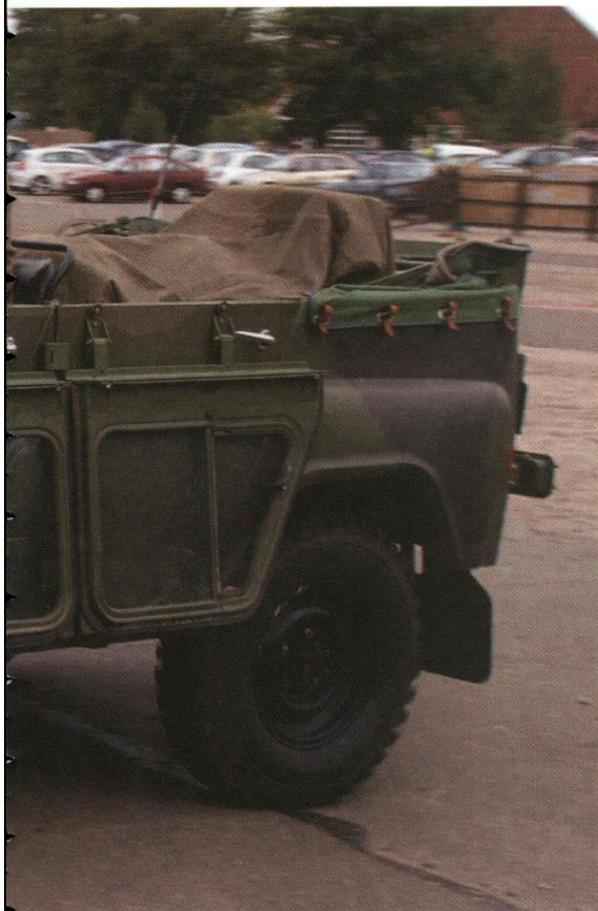
La UAZ 469, fuoristrada militare, è stato costruito a partire dal 1973, in sostituzione della GAZ-69.

Venne progettata per superare tutte quelle insidie e difficoltà che potevano ostacolare la mobilità nell'enorme e variegato territorio russo.

La UAZ 469 si differenzia da quella per il mercato civile, denominata 469b, per la presenza della riduzione a cascata d'ingranaggi sui mozzi, per differenziali di diverso rapporto e dimensioni, ponti detti a "portale", e infine per l'impianto elettrico schermato.

Con la sua progettazione e realizzazione essenziale è un mezzo efficiente e economico, adatto a zone estreme, dove resta estremamente competitiva per il suo basso costo e di pratico utilizzo per la semplicità costruttiva.





SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri
a benzina
Cilindrata: 2445 cm³
CV: 72 a 7850 giri/min
Trazione: 4X4 - 4X2
Velocità: 95 km/h
Massa: da 1620 a
1670 Kg



Il veicolo base è telonato ed ha il parabrezza abbattibile. La versione con hard-top viene usata per impieghi logistici più pesanti. È esistita anche una versione ambulanza, la UAZ-469BG, capace di trasportare 4 feriti in barella.

La UAZ 469, può superare un guado da 0,8 a 1,2 m a seconda dell'allestimento, che può prevedere o meno di rendere stagno l'intero sistema di accensione.

Questo modello, in origine destinato esclusivamente all'Armata Rossa, fu in breve adottato dagli eserciti di parecchi Paesi, anche fuori dall'Europa dell'Est. Oggi è esportato in Afghanistan, Cuba, Egitto, Iran, Polonia e Siria.

Capita di vedere in TV, durante reportage su queste zone, molti esemplari di questa 4x4; talvolta si tratta anche di esemplari requisiti all'esercito sovietico durante gli anni '80.

Le Uaz 469 utilizzate da un'utenza civile, hanno sovente subito rimaneggiamenti e modifiche.



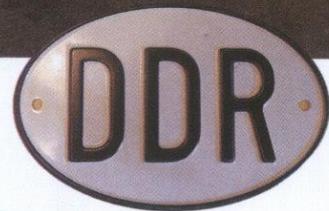


Trabant 601

Dopo il Maggiolino, la 2CV e la Mini, ecco un'altra icona epocale: la **Trabant 601**, il piccolo veicolo dell'ex DDR, costruito sotto il regime sovietico dagli anni '50, e per un solo anno dopo la riunificazione. A rigore il marchio non sarebbe "Trabant" bensì "VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau", ma dato che la fabbrica di Zwickau ha prodotto praticamente solo Trabant, preferiamo presentare l'auto con il marchio

che le compare sul cofano.

Le Trabant hanno una struttura base a telaio in acciaio, con carrozzeria realizzata in materiali plastici; furono le prime auto tedesche ad utilizzare tale procedura in serie. La plastica utilizzata è il Duroplast, un materiale economico da produrre, robusto e leggero, che si dimostrò termicamente



Il primo modello, la Trabant P50



SCHEDE TECNICHE

Motore: Motore d'ispirazione motociclistica, a 2 tempi
Cilindrata: 595 cm³
CV: 25
Velocità: 112 km/h
Massa: 620 Kg
Note: dagli anni '80 venne fornita con motore Volkswagen di 1043 cm³



La caratteristica coda della 601, a destra, una Trabant con assetto corsaiolo



molto isolante e indeformabile agli urti. Mentre la carrozzeria, quindi, è virtualmente eterna, lo stesso non si può dire del telaio, ma la sua costruzione è valida, e l'auto risulta ben stabile. Si producevano tre modelli: berlina, cabriolet e giardinetta. Tutte le 601 fino agli anni Ottanta montavano motori a due tempi, poco performanti e che generavano molti fumi; in

seguito venne adottato il 1043 cm³ della Volkswagen Polo.

Nei primi anni '90 era ancora possibile acquistare queste vetture per cifre irrisorie, ma col tempo si sono fatte più rare ed il prezzo è salito, pur rimanendo comunque ancor oggi abbordabile.

Si possono trovare Trabant 601 ancora circolanti in vari paesi dell'Europa orientale: Ungheria, Romania, Bulgaria e Moldavia.



Qui e in alto a destra, Il Museo Trabant a Berlino



Sommario



Introduzione	5
Le marche, le auto	15
ITALIA	
Alfa Romeo Giulietta Sprint	18
Alfa Romeo Giulia 1300	22
Lancia Appia Berlina	24
Lancia Appia Sport Zagato GTE	26
Lancia Fulvia Coupé 1300	28
FIAT 500 "Topolino"	30
FIAT 600	32
FIAT 500 D	34
FIAT Dino Spider	36
Ferrari 250 GT SWB	38
Maserati Ghibli	42
Innocenti Mini Cooper 1300	44
Lamborghini Miura P400 SW	46
GRAN BRETAGNA	
Jaguar E Type Serie I	50
Aston Martin DB5	52
Triumph TR3 "A"	54
Bentley S1	56
Rolls Royce Silver Shadow II	60

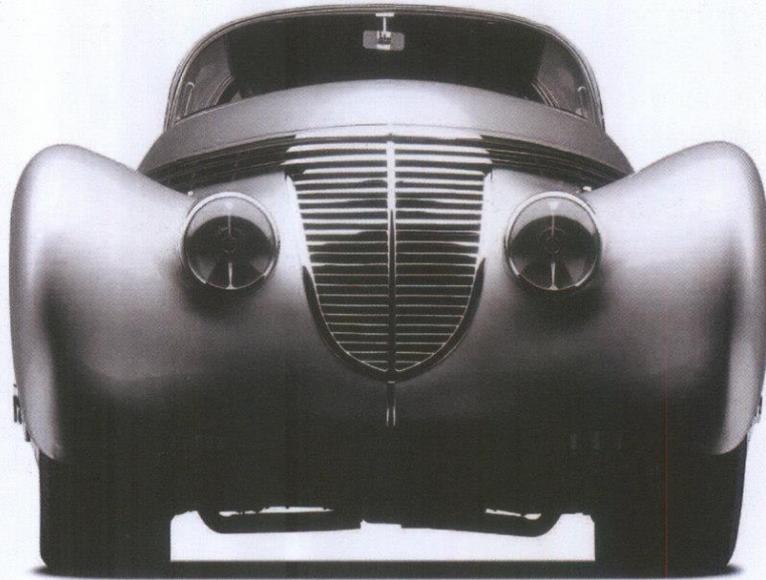




GERMANIA

Mercedes 300 SL Coupé	64
Mercedes 280 SL "Pagoda"	66
Porsche 356	68
Porsche 911 "G"	70
BMW 250 "Isetta"	72
BMW 507	74
Volkswagen "Maggiolino"	76
Volkswagen Karmann-Ghia	78





FRANCIA

Citroën DS 21 Cabriolet	82
Citroën 2CV	84
Peugeot 404	86
Renault 4	88
Alpine Renault A110	90

DANIMARCA

Saab 900 Cabrio	94
-----------------	----

SPAGNA

Hispano Suiza J12	98
-------------------	----

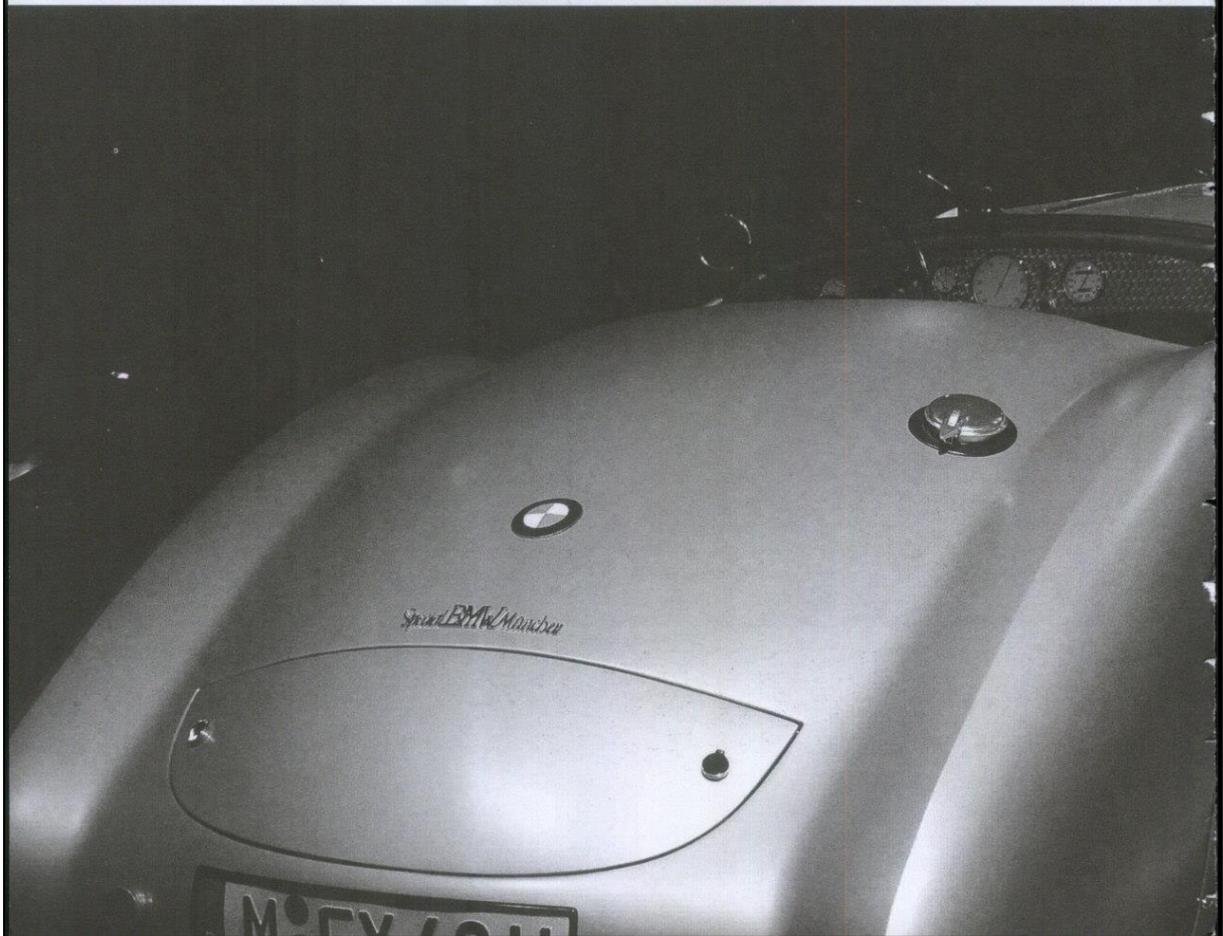
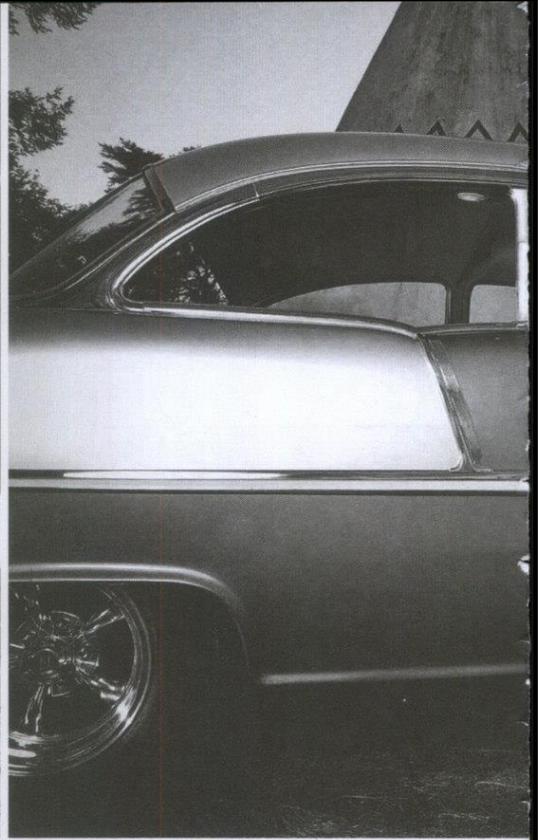
STATI UNITI

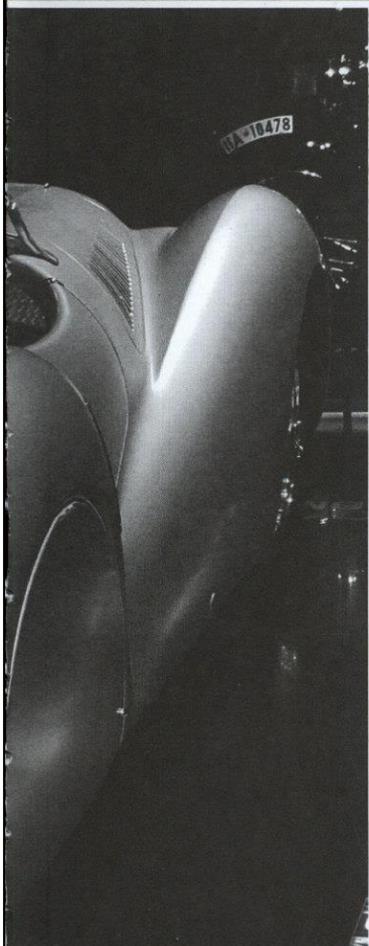
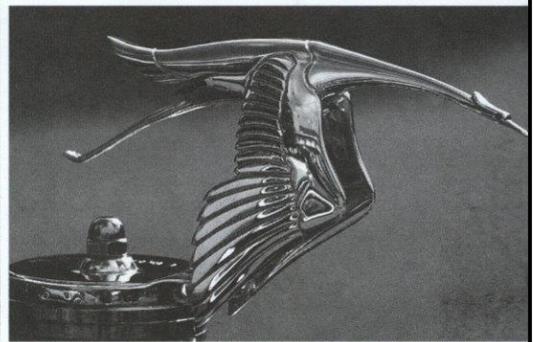
Ford Mustang 1964	102
Willys MB "Jeep"	106
Chevrolet Impala Convertible	108
Cadillac Eldorado 1953	110

URSS

GAZ Volga M21	114
Uaz 469	116
Trabant 601	118









Alfa Romeo
Lancia
Fiat
Ferrari
Lamborghini
Aston Martin
Jaguar
Bentley
Roll Royce
Mercedes
Porsche



BMW
Volkswagen
Citroen
Saab
Peugeot
Renault
Ford
Chevrolet
Cadillac
Gaz
Trabant



In questo manuale le più belle auto d'epoca
ricco di fotografie e dettagli con relative schede tecniche.
La nascita e la storia delle auto con qualche curiosità
soddisferanno il collezionista e l'appassionato.

€ 9,80



© 2021 Libreria Editrice

Per concessione
© 2018 Euro Graphics srl
CRESCERE Edizioni
www.edizionicrescere.it
www.libreriamainder.it



Non solo motori - La "memoria" musicale (1978)

Eccoci al nostro appuntamento nel Notiziario

infarma, con la rassegna musicale dei migliori brani della nostra adolescenza e gioventù.

Certamente non per tutti sarà stata valida la data di partenza di questa rassegna musicale, ma dovevo dare un inizio.

Nei numeri precedenti,

abbiamo così iniziato con il 1969.

Per quanto mi riguarda, non ho memoria esatta di tutti i brani che "passavano" alla radio in quegli anni, ma ad aiutare me e dare la possibilità a tutti voi di ricordare quali fossero i brani che cercavamo sintonizzando continuamente la radio e che ci hanno fatto ballare alle feste a

casa degli amici, o nelle discoteche (quelle che si frequentavano al pomeriggio della domenica), viene in aiuto una classifica stilata da altri.

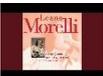
Il sito a cui faccio riferimento è www.hitparadeitalia.it che spero non se ne abbia a male se gli faccio un po' di pubblicità.

Top Annuale Singoli 1978

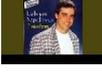
Tra parentesi quadre è indicata la max posizione raggiunta nella classifica settimanale e, se su più anni, il periodo in cui il singolo è stato in classifica. Cliccando sull'immagine sulla sinistra del titolo del brano è possibile ascoltare su un sito esterno il brano in versione originale, se disponibile (o se non rimossa dal sito esterno). Se il titolo di un brano è sottolineato, cliccandolo si accede ad una scheda sul brano.

1.  [Una Donna per amico](#) - Lucio Battisti [#1, 1978/79]
2.  [Tu](#) - Umberto Tozzi [#1]
3.  [Wuthering heights](#) - Kate Bush [#1]
4.  You're the one that I want - Olivia Newton-John & John Travolta [#2, 1978/79]
5.  [Stayin' alive](#) - The Bee Gees [#1]

6.  [Sotto il segno dei pesci](#) - Antonello Venditti [#1]
7.  [Triangolo](#) - Renato Zero [#2, 1978/79]
8.  [Grease](#) - Frankie Valli [#2, 1978/79]
9.  [Liù](#) - Gli Alunni del Sole [#1]
10.  [Ti avrò](#) - Adriano Celentano [#2]
11.  [Figli delle stelle](#) - Alan Sorrenti [#1]
12.  [Gianna](#) - Rino Gaetano [#1]
13.  [Queen of Chinatown](#) - Amanda Lear [#1, 1977/78]
14.  [Pensiero stupendo](#) - Patty Pravo [#2]
15.  [Un'Emozione da poco](#) - Anna Oxa [#1]
16.  [La Pulce d'acqua](#) - Angelo Branduardi [#2, 1977/78]

17.  Summer nights - Olivia Newton-John & John Travolta [#3, 1978/79]
18.  [Cercami](#) - Pooh [#5]
19.  La Vie en rose - Grace Jones [#4, 1977/78]
20.  Heidi - Elisabetta Viviani [#3]
21.  Generale - Francesco De Gregori [#5]
22.  Singin' in the rain - Sheila and B. Devotion [#4, 1977/78]
23.  1, 2, 3, 4, gimme some more - D.D. Sound [#6, 1977/78]
24.  Dedicato - Loredana Bertè [#6, 1978/79]
25.  UFO Robot - Actarus [#3]
26.  No - Gianni Bella [#5]
27.  ...E dirsi ciao - Matia Bazar [#2]
28.  Anna (Ana) - Miguel Bosè [#6, 1978/79]
29.  Stranamore (Pure questo è amore) - Roberto Vecchioni [#10, 1978/79]
30.  Volerai volerò - Epoca [#17]
31.  A mano a mano - Riccardo Cocciante [#9]
32.  Rivers of Babylon - Boney M. [#12]
33.  Tu semplicità - Matia Bazar [#7, 1978/79]
34.  Tarzan lo fa - Nino Manfredi [#3]
35.  Cantare, gridare, sentirsi tutti uguali - Leano Morelli [#5]
36.  Una Donna, una storia - Walter Foini [#8]
37.  Rasputin - Boney M. [#6, 1978/79]
38.  Sono un pirata sono un signore - Julio Iglesias [#10]
39.  Love me baby - Sheila and B. Devotion [#3, 1977/78]
40.  [Disco Quando](#) - Tony Renis & Tony Renis [#17, 1978/79]
41.  Love is in the air - John Paul Young [#7]
42.  You make me feel (mighty real) - Sylvester [#11, 1978/79]
43.  Respiro - Franco Simone [#14]
44.  More than a woman - The Bee Gees [#6]
45.  Enigma (Give a bit of mmh to me) - Amanda Lear [#7]
46.  Lola - Chrisma [#7]
47.  Rondine - Juli and Julie [#11]
48.  Sbirulino - Sandra Mondaini [#5, 1978/79]

49.  Baker Street - Gerry Rafferty [#13, 1978/79]
50.  The Devil is loose - Asha Puthli [#8, 1977/78]
51.  Let's all chant - Michael Zager Band [#8]
52.  Ancora ancora ancora - Mina [#5]
53.  Mister Mandarino - Matia Bazar [#11]
54.  Rosso sera - Stella Carnacina [#14, 1977/78]
55.  Guapa - Bus Connection [#6]
56.  Sempre tu - Pupo [#7]
57.  Domani domani - Laura Luca [#14]
58.  Io ti porto via - Riccardo Fogli [#8]
59.  Night fever - The Bee Gees [#7]
60.  [Storia o leggenda](#) - Le Orme [#7, 1977/78]
61.  Automatic lover - Dee D. Jackson [#13]
62.  One for you, one for me - La Bionda [#10]
63.  Non dimenticare (T'ho voluto bene) - Christian [#18]
64.  Lady America - Voyage [#15]
65.  I love America - Patrick Juvet [#14]
66.  Non stop - El Pasador [#9, 1977/78]
67.  Sole rosso - Collage [#13]
68.  Souvenir - Santarosa [#8]
69.  American generation - The Ritchie Family [#17, 1978/79]
70.  Follow me - Amanda Lear [#8]
71.  The House of the rising sun - Santa Esmeralda feat. Jimmy Goings [#13]
72.  Furia soldato - Mal [#9]
73.  Il Buio e tu - Ciro Sebastianelli [#13]
74.  Pasticcio universale - Nada [#30, 1978/79]
75.  Mia - Daniela Davoli [#25]
76.  1/2 notte - Daniel Sentacruz Ensemble [#16]
77.  I'm gonna dance - Asha Puthli [#15]
78.  Crepuscolo - Umberto Balsamo [#19]
79.  Aspetterò - Franco Tortora [#25, 1977/78]
80.  Yes sir, I can boogie - Baccara [#11, 1977/78]
81.  La Befana Trullallà - Gianni Morandi [#19, 1978/79]

82.  Se un giorno non mi amassi più - Leano Morelli [#17]
83.  Tanti auguri - Raffaella Carrà [#10]
84.  Scotch machine - Voyage [#23]
85.  Black Jack - Baciotti [#11]
86.  [Città vuota '78 \(It's a lonely town\)](#) - Mina [#7]
87.  La Sberla - El Pasador [#26, 1978/79]
88.  Il Trenino - Christian De Sica [#21]
89.  Come ti chiami - Umberto Napolitano [#26, 1977/78]
90.  Sì buonasera - Renato Rascel [#12, 1978/79]
91.  Maledizione io l'amo - Cristiano Malgioglio [#27]
92.  Mac Arthur park - Donna Summer [#19, 1978/79]
93.  Love is like oxygen - The Sweet [#18]
94.  Il Leone - Corrado [#23, 1978/79]
95.  Tu sei tu - I Cugini di Campagna [#31, 1977/78]
96.  The Robots (Die Roboter) - Kraftwerk [#28, 1978/79]
97.  Lisa - Patrizio Sandrelli [#36, 1978/79]
98.  Provincia - Drupi [#14]
99.  Piano - D.M. System Orchestra [#30]
100.  Scommettiamo? - Le Piccole Ore [#24, 1977/78]

Cliccando sui titoli evidenziati, si aprirà la pagina specifica nel sito web di provenienza dove potrete

leggere alcune notizie specifiche dell'artista e del brano in questione ... per esempio, per quanto riguarda "[Storia o leggenda](#)" delle Orme, trovereste queste notizie ...

STORIA O LEGGENDA

(di A.Pagliuca - A.Tagliapietra)

- Anno: **1978**
- Altri titoli: -
- Interpreti: **Orme**

- HitParade: **#22, marzo 1978**
- Chart annuale: -
- Altri interpreti: -

Pezzo che da il titolo all'intero album. "Storia o leggenda" è il retro di "Se io lavoro". Come accade talvolta, il pubblico accoglie meglio quest'ultimo, che il pezzo che doveva fungere da traino del disco.

L'intero lavoro è stato registrato a Parigi ed offre armonie più melodiche e sofisticate e testi poetici, ai quali forse i fans del gruppo non erano ancora preparati. Nonostante tutto, il lavoro gode di un buon successo ma non paragonabile a quello dei lavori precedenti.

(Carmelo)

Per allietarci la vista.

Chiudiamo *infama* con la riproduzione di un acquarello di <<Federico De Muro>> che ha disegnato questa Citroen DS.



Per rimanere in tema di Citroen DS ...



C.A.V.E.M. Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano

Via Washington, 78 - 20146 Milano

Orario di apertura Segreteria/Uffici del Club

Lunedì	chiuso
Martedì	dalle 9.30 alle 12.30 / dalle 14.30 alle 19.00
Mercoledì	Si riceve solo su appuntamento
Giovedì, Venerdì, Sabato e Domenica	chiuso
Incontro con Esaminatore per verifica auto/moto per rilascio CRS	tutti i martedì mattina, previo appuntamento

Editore: C.A.V.E.M. Milano		Via Washington, 78 - 20146 Milano	
Responsabile Editoriale: Claudio Mereu		Responsabile Sviluppo Editoriale: Salina Nicola	
Capo Redattore: Salina Nicola		Redazione: Nicola Salina	
Collaboratori: Nicklaus		Progetto Grafico: Salina Nicola	
Contatti:	cell.: 3479599068 fax: 02.87152958	Sito Ufficiale: www.cavem.it email: info@cavem.it	
Spedizione: a 1/2 mail tramite link per scaricare il file da Google Drive (con accesso libero)			
Si ringraziano per la collaborazione in questo numero: Alberto Bergamaschi / hitparadeitalia.it / Nicola Salina			
Primo numero pubblicato nel luglio 2022		In copertina: Il nostro Presidente Claudio Mereu in azione e uno dei suoi caschi	

***L "numeri" ... di questo numero***

n. 80 ... pagine	n. 12.875 ... parole	n. 68.745 ... caratteri (spazi esclusi)
n. 81.823 ... caratteri (spazi inclusi)	n. 630 ... paragrafi	n. 2.119 ... righe
n. tante ... foto/immagini (ca.)		

Copia gratuita. Periodico NON registrato presso nessun Tribunale. NON iscritto al ROC*. Manoscritti, fotografie e illustrazioni anche se non pubblicati non vengono restituiti. E' vietata la riproduzione, parziale e totale di testi, foto e illustrazioni (specialmente se di altri), se non diversamente autorizzati dall'Editore. Tutti i diritti sono riservati.

* Registro degli Operatori di Comunicazione

Leggi il numero di ottobre de “La Manovella”

Cliccando sul link sarai reindirizzato direttamente al sito ASI dove potrai leggere la rivista integrale

[Manovella sfogliabile OTTOBRE ridotto.pdf - Google Drive](#)



La Manovella
RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO

**MOTO BIANCHI 250
SPECIAL CROSS IMOLESE**

N. 10 - OTTOBRE 2024 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LXII - P.I. 12/10/2024

MG A
bellezza retrò
e brio

**Nave Cini della Guardia
di Finanza**
ha la targa Oro ASI

**Concorso di eleganza
Pebble Beach**
il trionfo del Made in Italy

ISSN 1593-7607
9 71593 76008

Alcune Aziende convenzionate con CAVEM

Per info, contattare la Segreteria



Promostar nasce da un'idea del suo fondatore Dr. Guido Marelli con l'obiettivo di risolvere qualsiasi problematica dei suoi Clienti, relativa alla comunicazione tramite l'oggetto. E, seguendo quest'impulso, è consolidata come una delle prime realtà territoriali nel mondo dell'oggettistica e dell'abbigliamento, zionale, tecnico e sportivo. Promostar è strutturata sia per fornire grandi quantitativi di oggetti allo stesso tempo economici, sia per soddisfare esigenze di piccoli numeri di articoli più importanti. La versatilità può essere offerta grazie ad una organizzazione commerciale diversificata su 3 principali settori lavorativi:

PROMOSTAR Srl - Via Torricelli, 8 - 20136 Milano // <https://promostar.org>

GIUDICI STORE

Ottieni la Giudici Store Card per avere accesso ai prodotti di marca provenienti dalle ultime campagne pubblicitarie con sconti dal 30 al 70%... ti basta presentare la tessera CAVEM valida per l'anno in corso.

Anche WhatsApp
3669751812

<https://www.giudicistore.it/>

AGENZIA ENNEDI - MILANO

52, VIA MARCO ULPPIO TRAIANO
Categoria: PRATICHE AUTOMOBILISTICHE
Indirizzo: 52, VIA MARCO ULPPIO TRAIANO - CAP: 20149
Città: MILANO - Provincia: MI
Telefono: 0239215873 - 0239262495

- RINNOVO E DUPLICATO PATENTE
- PASSAGGI DI PROPRIETÀ
- IMMATRICOLAZIONE VEICOLI
- BOLLO AUTO

AUTOVIGANO

Un amore nato più di 30 anni fa...

Formata da Maurizio Genesi e oggi guidata assieme al figlio, Axel, e organizzata da imprenditori esperti che credono nella professionalità quale valore aggiunto, offriamo soluzioni adatte alle diverse esigenze del cliente.

- rimessaggio auto d'epoca e moderne.
- carrozzeria
- gommista
- installazione e sostituzione cristalli

Principali attività svolte da AutoVigano:
- vendita, riparazione e restauro auto e moto d'epoca.
- specializzata auto e moto.
- revisioni auto e moto.
- pneumatici e collauda gancio traino e gpl.

Nonsolomoto s.a.s. di Massimo Bonsignori
officina specializzata in riparazione e restauro di moto BMW d'epoca
Nr. 39023085925
nonsolomotomilano.it
Made in Milano



Baroni

Appassionato Auto Inglesi

Baroni è sinonimo di auto Inglesi già dai primi anni '60 e prosegue con la seconda generazione grazie a Walter Baroni e alla sua passione per le "Made in England", iniziata nel 1984. Baroni si occupa esclusivamente di Assistenza, Manutenzione e Restauro, comprese anche delle migliori per utilizzare le vetture quotidianamente. Per esempio, si installano a richiesta aria condizionata, idroguida e servofreni.

I restauri vengono eseguiti a norma A.S.I. L'assistenza si occupa di problemi ordinari e straordinari quali: cambi, differenziali, motori, carburatori, freni, frizioni, problemi elettrici, ecc. Ogni lavoro è coperto da Garanzia.

Siamo aperti dal lunedì al venerdì con orario continuato. Sabato su appuntamento. Ritiro e consegna vettura gratuiti in Milano.

Via Pacinotti, 14 - Corsico (MI)
Tel 02 45100956

Car & Classic

Un'opportunità per tutti coloro che sono alla ricerca di un'auto storica da acquistare o di qualcuno di cui fidarsi per vendere la propria.

Visita il sito ufficiale:
www.carandclassic.com/i

CAR & CLASSIC FREE ADVERT AUCTIONS

Autofficine e centri assistenza

Autoriparazioni Brasi

Viale Legioni Romane, 23 - 20147 Milano (MI)

TELEFONO CALCOLA PERCORSO

