



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

infotainment



Anno 1 - n. 1 – luglio/agosto 2022
Notiziario Ufficiale C.A.V.E.M.



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 Mercoledì Giovedì	dalle 9.30 alle 12.30 dalle 14.30 alle 17.30
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 email: info@cavem.it	Sito Ufficiale: www.cavem.it

Spedizione: a mezzo mail con indicazione del link per scaricare il file da Google Drive (con accesso libero)

Si ringraziano per la collaborazione in questo numero: Gabriella Scarioni / Nicola Salina

Primo numero pubblicato nel luglio 2022

In copertina: sarà da restaurare?



I dati di questo numero

n. 40 ... pagine	n. 8.893 ... parole	n. 46.652 ... caratteri (spazi esclusi)
n. 55.690 ... caratteri (spazi inclusi)	n. 296 ... paragrafi	n. 1.186 ... 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



Buongiorno a tutti.

Eccoci a questo nostro primo 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.

Ora vi chiederete in che modo e cosa veramente intendo con quello che vi ho appena detto.

Alcuni di Voi si conoscono già e altri vorrebbero conoscere ... altri, ma vi sono anche diversi modi per conoscere persone che condividono la nostra stessa passione, quando non è possibile farlo di persona.

Ad oggi, siamo un Gruppo che consta di oltre 700 iscritti, uno dei più importanti "Circoli" che si occupa di veicoli d'epoca, ma oltre a pochi che si frequentano da anni, sapete quali sono le auto e le moto dei Soci?

Ma, ancora più importante – a mio avviso – chi conosce la storia di un mezzo e perché preferito dal tal Socio? Cosa ha spinto quell'appassionato a scegliere quel mezzo e non un altro?

Cosa ha fatto per essere orgoglioso del proprio mezzo?

Lo ha restaurato, si e come? A quali specialisti del restauro ha affidato il mezzo? Come si è trovato?

Ritiene di aver speso una cifra equa oppure si è sentito "fregato" (come si dice in genere)?

Sono solo una parte di informazioni che ognuno vorrebbe sapere oppure ha bisogno anche solo per approcciare a questo "delicato" mondo dei veicoli d'epoca e riuscissimo a scambiarci queste informazioni, andrebbe certamente a vantaggio di molti.

Anche il solo fatto di poter disporre di un elenco di specialisti ... lattonieri, carrozziere, carburatoristi, meccani, specialisti di impianti frenanti, ricambisti in genere ... non credete sarebbe utile piuttosto che andare alla ricerca, alla cieca?

I consigli, come pure i fornitori che dovessero essere scambiati tra i Soci, non sono certo

proposte dal CAVEM, ma soltanto suggerimenti tra Amici.

Non siamo monomarca e certamente vi sono altri Club di marca che hanno tante risposte da dare a chi chiedesse loro, ma perché chiedere ad altri se noi siamo già tanti?

C'è poi un aspetto "sportivo" da non sottovalutare assolutamente. Molti Soci del CAVEM partecipano ogni anno a manifestazioni sportive indette da altri Enti, ma non vi interesserebbe conoscere tali manifestazioni, specialmente sapendo che un Socio vi ha partecipato personalmente e potrebbe raccontarci la sua esperienza?

Di cose da dire, come da fare, ve ne sono molte, ma bisogna essere in tanti a dire e fare e quindi, colgo l'occasione per chiedere una vostra "piccola" partecipazione alla vita sociale del nostro Circolo.

Come fare? Semplice!!!

State restaurando o avete restaurato un'auto? Avete partecipato a una gara o a un raduno "fuori porta"? Vi piacerebbe condividere questa vostra attività?

Avrete fatto delle foto, bene, mandatele a noi, con due brevi righe di accompagnamento ne faremo un modestissimo servizio (visto che non siamo giornalisti di professione), da pubblicare su queste pagine.

Avrete così l'opportunità di condividere la vostra gioia e il vostro lavoro, indifferentemente dal fatto che il vostro mezzo sia un "Ciao" o una "MV", una "Panda 4x4" oppure una "Shelby Cobra", l'importante è esserci nessuno ha nulla di cui vantarsi, ma condividere con gli amici è sempre un piacere.

Il Presidente

Claudio Meren

Un po' di pubblicità gratuita per chi ci vuole bene ed è Amico del CAVEM non guasta mai!!!

Auto in vendita presso Garage Soderini

GARAGE SODERINI

AUTO CLASSICHE



+39 02 47712551

Via Luigi Soderini, 25
20146 Milano



Servizi finanziari

Offriamo servizi finanziari su misura.



Servizi finanziari

Conto Vendita Auto Epoca

Il nostro staff è a disposizione per aiutarvi nella valutazione e vendita del vostro veicolo d'epoca con diverse soluzioni ed è disponibile all'acquisto della vostra vettura d'epoca.



Servizio di Conto Vendita

Servizio di rimessaggio auto d'epoca

Servizio di rimessaggio della tua auto d'epoca con lavaggio e cura della tua vettura.



Servizio di Rimessaggio

Visita il sito di Garage Soderini al link: <http://www.garagesoderini.it/>

Ultimi arrivi



€ 2.900

www.garagesoderini.com



€ 13.000

www.garagesoderini.com



€ 23.500

www.garagesoderini.com



€ 3.500

www.garagesoderini.com



€ 55.000

www.garagesoderini.com



Una comunicazione per tutti i Soci ... da non perdere!

Si è ormai deciso di consolidare un'abitudine che forse a qualcuno è sfuggita - vi era stato spedito l'invito tramite e-mail - ma visto il successo delle ultime volte ... vi chiediamo di incontrarci in occasione della ...

Cena di Club

e questo solo per essere ancora più numerosi e poterci confrontare, ridere e ovviamente mangiare in un ambiente conviviale, dove ognuno può dire la sua; non è un momento di "lavoro", ma di confronto per parlare delle nostre auto, moto ed esperienze per tutto ciò che riguarda il mondo dei veicoli d'epoca ... "il nostro mondo".

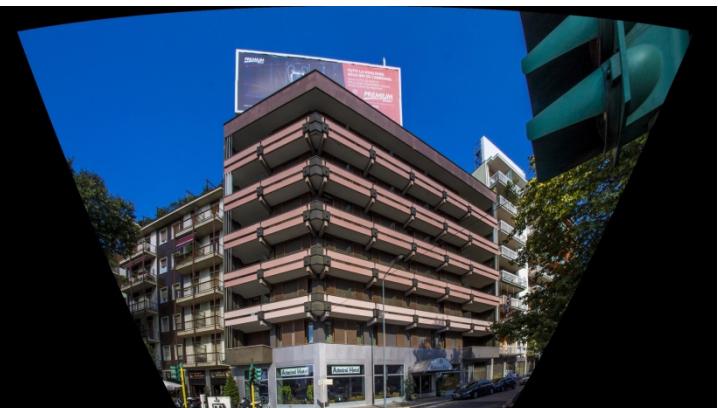
Nei fantastici locali dell'Hotel Admiral sito in via Domodossola al n. 16 in Milano ...

... l'ultimo martedì di ogni mese si svolgerà la "**Cena di Club**" alla quale per partecipare sarà necessario confermare la propria presenza.

Lo svolgimento della cena verrà comunicato a mezzo e-mail a tutti i Soci, Vostra cura rispondere e comunicare la partecipazione.

Il prezzo della cena sarà indicato nella mail, ma vi assicuriamo che le ottime portate offerte, hanno un costo di poco superiore a quello di un pieno di miscela di un "Ciao" (ve lo ricordate il vecchio Ciao della Piaggio?).

Ecco il suo proprietario (Amico, Socio, Appassionato, Collezionista) e uno scorcio dei locali dell'Hotel ...



P.S. e si fa i bravi, si può anche giocare con la pista elettrica!!!

Una cena tra di noi, noi tutti insieme per una cena!!!



Gabriella Scarioni e le sue "MINI"

Gabriella è la prima Socia che ha voluto condividere con tutti noi/Voi la sua passione, una passione "speciale" per le Mini.

Alcuni avranno già sentito parlare di Lei e già sanno, ma non è così per tutti e allora, ecco il suo racconto ... **GRAZIE Gabriella!!!**

Gabriella & "Fluke" ... 20 anni di Passione

di Gabriella S.

"Il mio amore" per le Mini ha radici lontane, nato sui tornanti che portano a Madonna di Campiglio nel 1979.

Allora ero un imberbe ventenne (imberbe lo sono ancora, a dire il vero!) e me la stavo godendo guidando la Porsche 911 di famiglia sui suddetti tornanti. Mi seguivano alcuni amici motorizzati, e tra questi, Antonio, un ragazzo biondo con la sua Innocenti Mini Cooper 1300, color Bluette e Tetto Bianco.

A un tratto mi sorpassò prima di un tornante e cominciò a tirare. Quella sottospecie di scatolettina azzurra e bianca sembrava un'anguilla. Io con Grendizer (il 911 – ho la mania di dare il nome alle mie auto) a fare un tornante ci mettevo quasi il doppio del tempo della "scatola".

Decisi in quel momento che dovevo avere una Mini a tutti i costi, e siccome i miei genitori, a cui chiesi di comprarmela non appena tornata a casa, non volevano assolutamente acquistarmela, mi sposai l'Antonio, e così ebbi il Cooper azzurro e cambiai tutta la mia vita (da studentessa benestante a donna lavoratrice con casa a carico).

Due anni dopo però mio marito vendette la piccola (troppo poco familiare secondo lui, e comprò una Simca Chrysler 1307).

A nulla valsero le mie proteste! Nel 1985 nacque nostra figlia e ottenni di avere un'auto tutta mia.

Presi un Mini Clubman bianco (Blanche) con cui scorrazzai la bimba x ben 9 anni, finché suo padre non me la vendette di forza con la scusa che Blanche con i freni a tamburo non era sicura.

Rimasi "sminata" ancora una volta.

La vita continuò monotona fino al 1999 quando morì improvvisamente mio zio Paolo, proprietario della famosa 911 (Grendizer) nonché di una Porsche 356 (Blinky Bill). I miei non ne volevano sapere di queste 2 auto e così me le sono prese io in carico, iscrivendole ASI e usandole per raduni e per le prime gare di regolarità Autostoriche.

Nell'Ottobre 2003, vicino ad Erba, mentre provavo Blinky Bill prima di una gara mi si è spezzata la molla di una ganascia del tamburo anteriore sinistro. Arrivai da un mio amico elettrauto di Erba per avere aiuto.

Non aveva ovviamente molle x tamburi in giro, essendo un elettrauto, ma mi portò dal suo amico meccanico, Giovanni (Sala Frigerio), dicendomi che lui senz'altro le aveva. Arrivai nell'officina e rimasi esterrefatta!!

In quell'officina c'erano solo Mini, 10-12 Mini ... brulicava di Mini ... e che Mini!!!

Erano tutte bellissime (anche quella da pezzi di ricambio!!) e tutto incorniciato in un ambiente molto "British".

Blinky Bill riebbe la sua molla (la molla di una ganascia di una Mini, che ha ancora!!!) e a me si è riaccesa la passione ed ho cominciato a cercarmi il mio Mini Cooper.

Ho messo in giro la voce e il 21 maggio del 2003 (avevo perso le speranze di trovarne una bella ... al giusto prezzo), un cliente della ditta per cui lavoravo allora, la Soccol & Boats mi ha chiamato dicendomi di avere un bel "Cooperino".

Mi sono precipitata da Trezzano s/n a Vermezzo (140 Km/h sulla Vigevanese) e l'ho vista!!!

Era sistemata tra una Ferrari e un Porsche 911/996 ma era 100 volte più bella di loro.

Rossa e nera, lucidissima, con qualche piccolo neo estetico insignificante (marmittone a due vie con terminali a fetta di salame e strisce nere posticce sul cofano).

La sera stessa arrivò da Erba il Sala Frigerio (l'esperto di Mini) e, dopo un approfondito esame con il quale trovò qualche difetto meccanico e stilistico (banalità, che però hanno fatto scendere notevolmente il prezzo), mi ha dato l'ok per l'acquisto di "Fluke" (l'ho chiamata così perché in inglese significa "Colpo di fortuna", come in effetti lo è stato).

Da Allora Fluke è la mia compagna preferita.

Con lei nel 2009 ho affrontato la prima gara di C.I. a Lumezzana, Classificandomi Driver A.

Dopo di che ne abbiamo fatte di gare! Con lei ho avuto grandissime soddisfazioni.

Molti dicono che non è molto adatta alle gare di Regolarità, perché ha un motore grintoso e rabbioso. Dovrebbe essere più fluida e scorrevole, ma a me piace così.

E non cambierò l'auto che amo solo per rosicchiare qualche centesimo sulle prove ... si migliorerà e si vincerà insieme.

Con lei ho partecipato anche a Slaloom e Gimkane divertendomi e piazzandomi sempre egregiamente.

Con lei vado a fare shopping in Centro ... con lei vado in vacanza in Montagna ... e non mi ha mai lasciato per strada.

Mi ha sempre portato a casa, magari a tre cilindri, magari senza marmitta, ma non mi ha mai lasciato nei guai!!!

Sono oramai 20 anni di vita insieme, ma tutte le volte che la guido l'emozione è sempre nuova.

Stiamo invecchiando insieme, e ne sono contenta.



Gabriella e la sua Fluke meritano senz'altro una piccola carrellata di immagini mentre sono impegnate in qualche gara ... ma prima la presentazione di Gabriella ...



... e poi, in azione





Qui sopra durante la sua partecipazione al 26° Slalom Lugagnano – Vernasca nel 5/2016

"GABRIELLE", possiede anche un'altra Mini ... una Austin Mini HLE del 1982, inoltre in garage si trovano anche due Porsche, una 356 del 1960 e una 911 del 1969.

Queste due auto erano di suo padre; la 911 addirittura acquistata e mai venduta.

***Nelle pagine di un prossimo "Informa",
Gabriella vi racconterà le loro storie.***

Nel racconto di Gabriella avrete letto e forse non compreso, come il sottoscritto, questa frase:

"Con lei (ndr. Fluke), nel 2009 ho affrontato la prima gara di C.I. a Lumezzana, Classificandomi Driver A" ... ammettendo tutta la mia ignoranza, ho chiesto chiarimenti.

C.I., era troppo semplice ... vuole indicare il **"Campionato Italiano Regolarità Auto Storiche"**

Driver A, per i non addetti "ai lavori" non significa nulla e allora vi dico ...

La classificazione **Driver** in Campionato Italiano, raggruppa i conducenti a seconda del tipo di errore che fanno in centesimi di secondo ad ogni passaggio.

I **Top Driver** sono quelli che passano da zero a 5 centesimi di scarto, di media

I **Driver "A"** sono quelli che passano da 5 a 10 centesimi di media

I **Driver "B"** sono quelli che passano da 10 a 20 centesimi di media

I **Driver "C"** sono quelli che passano da 20 a 30 centesimi di media

I **Driver "D"** sono quelli che passano dai 30 centesimi in su

Quando parti per la prima volta in un Campionato Italiano, sei classificato "NC", ovvero non classificato, dopo la prima gara ti prendi la "letterina".

Sappiate che Gabriella è attualmente Top Driver di diritto in quanto ha vinto il Campionato Italiano Femminile!!!

La stampa parla di noi 13 aprile 2022

da **TopClassico**
ROAD & TRACK STORIES

al link:<https://topclassico.com/eletto-il-nuovo-consiglio-direttivo-del-circolo-ambrosiano-veicoli-d'epoca-milano/>

Eletto il nuovo consiglio direttivo del Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano



Si è aperta con dei numeri lusinghieri l'assemblea annuale del Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano, il 30 marzo. Il Presidente, Claudio Mereu, ha illustrato: "Abbiamo chiuso il 2021 con 748 Soci e, nell'aprile 2018, quando sono stati eletti, eravamo 500. Quindi abbiamo fatto

Tra le altre novità del sodalizio meneghino, l'obiettivo di dare più spazio ai giovani anche con eventi mirati

un bel salto in avanti. Addirittura quando sono entrato nel Cavem eravamo in 130". Il discorso si è poi spostato sul **bilancio 2021, che è in sostanziale pareggio** con una perdita di 300 euro. È stato votato all'unanimità. "Prevedo

già il segno opposto per il 2022 nonostante sia previsto un leggero decremento dei membri e nonostante i rimborsi chilometrici ci portino ad avere **costi maggiori per via del prezzo rialzato della benzina**", ha dichiarato l'appassionato di auto storiche nella sala dell'Hotel Admiral,

in zona City Life. Nel corso di quest'anno organizzerebbe volentieri anche delle **manifestazioni** ma sempre valutandone bene la possibilità in base ai costi. "Pagato l'affitto della nostra sede e i rimborsi dei volontari che ci danno una mano, arriveremo a un risultato positivo in linea con le necessità e le aspettative dei Soci. Questo vuol dire che **il club è solido e ha una struttura progettata verso il futuro** senza bisogno di sostegni particolari da parte di sponsor: dei supporter sarebbero ovviamente ben accetti ma in questo periodo, visti i tempi, con la guerra che raffredda gli entusiasmi, non è facilissimo trovarne".

Tra i maggiori propositi attuali del sodalizio, nato nel 2006 – per il quale è stata elaborata una nuova ipotesi di regolamento –, dare più spazio ai giovani interessati ai veicoli d'epoca anche attraverso ruoli formali. Per questo fa ora parte del Consiglio Direttivo un nuovo responsabile di settore, Filippo De Bellis, 25 anni, praticante in uno studio legale, che ha ereditato dalla famiglia la sua passione per i mezzi d'antan. Filippo farà ora parte del Consiglio – votato per acclamazione ed eletto durante l'assemblea – insieme al vice presidente Giancarlo



Mondellini e ad Angelo Strada, a Mario Bergomi, che si occupa di tutta la parte motociclistica dell'Associazione, ad Alberto Bergamaschi, pluricampione italiano di velocità

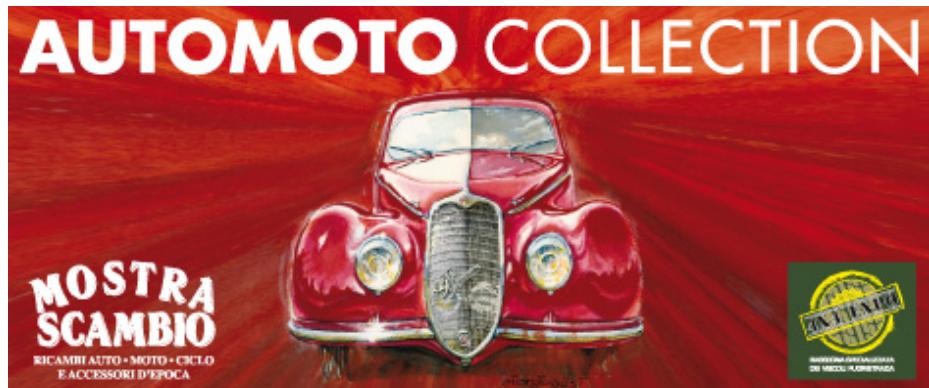


nella classe turismo, e a Guido Marelli. Fanno parte del Collegio Revisori, Gabriella Scarioni, due volte laureata campionessa italiana regolarità auto

storiche femminile, ed Elisabetta Pedratti. I probiviri sono: Palmino Poli, Giulio Cesare Pomponio e Luciano Monni, commissario tecnico Asi che collabora anche alla segreteria del Club. Con l'occasione è stato anche presentato il commercialista che seguirà da ora in poi gli aspetti contabili e fiscali del Cavem, il Dr. Alberto Croce. Il professionista accompagnerà il Club nel difficile **percorso dell'inserimento nel terzo settore**. Mentre tornando ai progetti per il futuro più immediato, l'insegnamento della regolarità è attualmente di prossima realizzazione. Le sessioni di terranno molto probabilmente al centro commerciale Il Vulcano di Sesto San Giovanni, dove il Cavem porta regolarmente in mostra ogni mese veicoli d'epoca per divulgare la conoscenza del motorismo storico.

CAVEM ringrazia

Come molti sapranno, nello scorso mese di **maggio** si è svolta a Novegro la manifestazione



Noi eravamo presenti con uno stand ... direi, d'effetto. Non vi erano Porsche 356 o Gilera Saturno, ma avevamo in esposizione una insolita e fantastica vettura che ha attirato lo sguardo e la curiosità di quasi tutti i passanti.

Ma prima vediamo una carrellata di immagini scattate al nostro stand ...



Cogliamo l'occasione per ringraziare tutti coloro che hanno dato la propria disponibilità per i mezzi esposti, le moto e le auto esposte, ci hanno permesso di fare la nostra "porca" figura ... tenuto conto che non eravamo il solo Club presente alla manifestazione.



E veniamo ora a quella che è stata la maggiore attrazione del nostro stand ...

"500 limousine" la più ammirata in fiera



Le foto di questa "bizzarra realizzazione parlano da sole e quindi scatenate la fantasia!!!

Alla mostra vi erano altre interessanti presenze e nelle prossime pagine ne potete ammirare alcune

In visita di cortesia al Registro Internazionale Mondial



Negli spazi aperti, c'era anche la possibilità di visitare gli stand degli espositori che vendevano moto e ricambi d'epoca.









Questa "carrellata" di immagini spero vi sia sufficiente per comprendere lo spirito di questa manifestazione.

Chi l'ha visitata ha potuto ammirare dei pezzi interessanti che non sempre sono presenti a manifestazioni su strada.

Speriamo di avere soddisfatto la vostra curiosità

Il web parla di noi

6 aprile 2022

Al link di



<https://topclassico.com/il-cavem-di-milano-espone-la-storia-dell'automobile-al-centro-commerciale-il-vulcano/>

Il Cavem di Milano espone la storia dell'automobile al centro commerciale Il Vulcano

Iniziativa lodevole da parte del Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano, volta ad avvicinare il motorismo storico alle persone. L'ultima domenica di ogni mese, poi, appuntamento con il mercatino di veicoli e un corso di regolarità a cura dei Soci del Club

I motori d'epoca e i centri commerciali sono due realtà che poco, per non dire nulla, hanno a che fare l'una con l'altra. Ed è proprio questo il motivo che li unisce nell'idea che il **Cavem** sta portando avanti già da dicembre 2021. Il concetto, in sintesi, si può riassumere così: **portare la conoscenza dei motori d'epoca a chi non ce l'ha**. Come? Mostrandoli in piazza, appunto, i tesori a quattro ruote del passato. E raccontandoli, anche. Perché, di fatto, se una volta i centri di aggregazione sociale erano le piazze e i bar di paese, oggi i punti d'incontro più gettonati sono gli shopping center. E allora, microfono alla mano, fa da animatore direttamente **il presidente del Club Claudio Mereu**, che appena può corre con entusiasmo a Sesto



San Giovanni per illustrare **storia e caratteristiche dei veicoli messi in mostra ogni mese**. "Anche perché così riusciamo a **comunicare un'immagine meno esclusiva del motorismo storico**, che altrimenti viene percepito come inavvicinabile dai più". E i risultati sono ottimi, con curiosi che si fermano a fare domande e molte **telefonate ricevute finora nella sede del Club da passanti interessati a saperne di più**. Obiettivo raggiunto, dunque. Tanto più che il numero di Soci si è leggermente alzato. "**Lo scopo principale è però diffondere cultura e conoscenza**", ribadisce l'appassionato, che aggiunge: "Siamo molto soddisfatti di questa collaborazione con **Il Vulcano**, che andrà **avanti fino a fine anno**".



Il presidente del Cavem, Claudio Mereu, svolge conferenze quasi ogni giorno nell'area espositiva ricavata per i veicoli dei membri del Club, invogliando i passanti a conoscere il motorismo storico, il Club stesso e l'Asi-Automotoclub Storico Italiano, cui il Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca è affiliato.





Largo alle Youngtimer. Sono le auto che hanno compiuto vent'anni, per cui fa fede la data di costruzione che, attenzione, non sempre coincide con quella di immatricolazione. "Ormai si stanno affermando soprattutto tra i giovani per la facilità di guida, grazie anche alla presenza in molti casi del cambio automatico", spiega il presidente. Nel mese di marzo il Cavem ha portato al centro commerciale Il Vulcano di Sesto San Giovanni una Mercedes SLK. Il modello è stato un vanto della Mercedes che ha esaltato le doti sportive della Casa prima dell'avvento della F1 con Hamilton. "E se consideriamo anche che la vettura è stata disegnata da un italiano, il designer Bruno Sacco, ecco una ragione in più per farne conoscere genesi e peculiarità ai cittadini", sottolinea Claudio Mereu. "La prima serie è uscita nel 1997, questa Spider del 2002 è già un primo restyling che, per l'estetica, differisce solo in piccoli particolari, mentre il motore ha un decina di cavalli in meno ma più robustezza".



Giovane e pop. Altro veicolo portato in rassegna, una Fiat Panda. "La Panda è stata un'auto iconica, nata non da un computer bensì dalla matita di un grande stilista Giorgetto Giugiaro. E, se non bastasse, ha motorizzato generazioni di giovani in Italia". Il presidente non ha dubbi sulla scelta di portarne una sulla pedana: "Esistono dei cultori del modello con club e organizzazioni di eventi dedicati. Anche i regolaristi cominciano ad apprezzarla perché è corta, il muso coincide con il fine ruota e quindi è facile intravedere il passaggio sui pressostati. In più è un'auto semplice di manutenzione. Perciò mi sento di consigliare la Panda a chi si vuole accostare al mondo delle storiche, specie se non ha a disposizione un budget da nababbo. Al pari della Peugeot 205, per iniziare in questo ambito prenderei l'utilitaria Fiat in considerazione. L'esemplare che abbiamo esposto è una versione 950 uscita nel 1991: è il modello precedente alla Panda Fire". Come dovuto omaggio al passato più remoto, campeggiava poi fino a pochi giorni fa al centro dell'area espositiva una Moto Guzzi Alce del 1940, alla quale negli anni successivi è stato aggiunto un sidecar che non è del modello. Infatti l'Alce il sidecar lo montava a sinistra. "C'è da dire che le Guzzi di quegli anni erano molto innovative, sia a livello di telai sia per quanto riguarda i motori. Basti pensare che anche adesso questa motocicletta circola normalmente", conclude l'esperto.



Dal 5 aprile nello spazio del Cavem nel cuore del centro commerciale “Il Vulcano” di Sesto San Giovanni si potranno ammirare veicoli storici di fabbricazione britannica in una rassegna che si estende anche in alcuni corner e corridoi dell’edificio.

Titolo: La Swinging London (foto qui in basso).

Protagoniste: una MG Magnette del 1958, una Mini Morris 850 De Luxe del 1965 (bianca), una Mini HLE del 1982, una Morris Traveller del 1961 e un Land Rover del 1962 seconda serie. Buona visione a tutti!



Per ulteriori informazioni: www.cavem.it, tel. 347 9599068

Non ne voleva proprio sapere ...

Non sono mai stato per le moto BMW, non mi hanno mai attirato e poi quella fobia per i cilindri contrapposti, mi hanno sempre infastidito.

Quando in giro per Milano dovevo rimanere in coda con la mia moto perché quello davanti con una BMW non ci passava tra due macchine, mi infastidiva, per non parlare di quelli che con i GS equipaggiati di topcase e borse laterali sembra che debbano partire per un viaggio in Africa e poi scopri che hanno posteggiato alla Pasticceria San Carlo per prendersi un caffè.

Un giorno un'inserzione per un BMW K75 dell'86 ha attirato la mia attenzione per via del prezzo irrisorio richiesto dal venditore, lo chiamo, ci vediamo, controllo la moto, chiedo il perché del prezzo assolutamente fuori mercato (troppo basso) e sembra non ci siano "trucchi", deve solo liberarsene perché ritirato con altre vetture che a lui interessavano, ma questa moto gli da fastidio e basta ... non posso provarla perché manca la batteria, ma mi assicura che l'ha provata con una batteria ausiliaria e la moto è partita regolamente.

Ma si, chissenefrega, al massimo butto via i soldi del trapasso e quei pochi euro richiesti ... la compro!



Una volta in box, monto la batteria nuova (praticamente una batteria come quella di una utilitaria), un paio di litri di benzina nel serbatoio ... contatto e ... la moto si accende al secondo tentativo, dopo aver tirato l'aria che non sapevo dove si trovasse.

Singhiozza, non sale molto di giri, sembra che manchi benzina e allora, fermi tutti, si compra una nuova pompa della benzina (che in questa moto è sistemata all'interno del serbatoio del carburante).

BMW mi chiede quasi 400 €, Bosch me ne chiede 280 di €, su Amazon "pompa benzina per BMW K75", pagata 85 € ... arriva dopo un paio di giorni, la monto e voilà, abbiamo un K75 in piena efficienza.

Preparo il tutto per ottenere il CRS dalla FMI (una volta ero iscritto a questo elefante morente) e grazie a conoscenze qui e là, in quindici gg. arriva anche il CRS. Assicurazione d'epoca e via col vento.

Non è certamente una libellula questa BMW, ma è piacevole andare per strada con il sibilo della pompa della benzina che ti accompagna nel viaggio.

Quindi, "con poca spesa, tanta resa" – gli altri interventi, oltre alla batteria e alla pompa della benzina, sono stati gli pneumatici e le pastiglie del doppio freno a disco anteriore – dietro, questo modello, ha un normalissimo tamburo.

Di viaggi ne ho fatti, mi sono divertito e anche "accalorato" parecchio nei mesi estivi, il motore pompa tanto calore, ma andando non ti "massacra" più di tanto.

Il peso si fa sentire e il pensiero di "alleggerirla" di qualche particolare qui e là mi era venuto, ma vedendo le Cafè Racer che circolano a Milano ho pensato di rimanere tra quelli che "amano" le moto d'epoca e non tra quelli che le massacrano e questo è il risultato finale.



Ora qualcuno si chiederà ... e cosa c'entra il titolo "Non ne voleva proprio sapere"? c'entra perché sulla base di questa esperienza, quando un amico mi ha detto: ***so che ti piacciono le moto d'epoca, io ho un K75 dell'87, con tanto di borse Krauser originali, ha su 15mila km, è fermo da anni nel box al lago, ti potrebbe interessare?***

Te lo regalo, diversamente lo devo demolire, è fermo da anni per un qualcosa che nessuno sa sistemare, all'epoca, nemmeno dal Turati sono riusciti a farlo andare"

Rispondo "Mandami due foto e fammi capire come è messo, se ne vale la pena te lo vengo a prendere."



Ma certo che te lo vengo a prendere, mi sembra solo un poco impolverato e a parte qualche

piccola punteggiatura di ruggine, non c'è altro ... sarà una sfida personale con il Turati riuscire a farlo andare.

Detto fatto, lo ritiro, passaggio di proprietà a casa, pulizia generale, pulizia iniettori, (anche qui) batteria nuova ... la pompa della benzina, sibila che è un piacere, la benzina arriva, le candele fanno regolarmente la scintilla ... vai di bottone dell'accensione e ... gro gro gro, gro gro gro, ma niente, di partire nemmeno l'idea!!!

Chiamo il mio amico meccanico, gli spiego il tutto e lui mi dice "***vai di booster" così la svegli fuori un po'.***

Verissimo!!! Al secondo tentativo con booster, parte senza problemi. Mi sembra un po' tutto strano, troppo facile, possibile che il Turati all'epoca non sia riuscito a farla andare?

Uso la moto qualche giorno, poi mio fratello mi dice se gliela cedo, gli piacerebbe averla.

Viene a prendersela e se la porta a casa, lui abita poco fuori Milano e tutto va bene per pochi giorni ... poi, mi chiama e mi dice che a volte, non sale oltre i 3.000 giri; poi mi dice che va bene e poi, dopo essere andato a fare una commissione e averla posteggiata in box, non riparte in nessuna maniera.

Interpello i membri della pagina facebook di "quellidell'elica" e Tizio mi dice controlla questo, Caio dice "devi cambiare quest'altro", Sempronio mi dice che è capitato anche a lui e ha cambiato quest'altro pezzo. Faccio gli interventi a random, sfruttando anche la sostituzione di alcuni pezzi prendendoli a prestito dall'altro mio K75, ma la moto, pur girando regolarmente il motorino, arrivando benzina, facendo scintilla, di accendersi non ne vuole sapere.

Ci rinuncio ed essendo la moto fuori Milano, cerco qualcuno che ne capisca nei dintorni, trovato! Almeno così sembrerebbe ...

Viene a prendersi la moto a casa di mio fratello e inizia così il peregrinaggio, questo nel mese di maggio del 2021.

Dopo quattro mesi – tenuto conto del periodo delle ferie - mi chiede se "gli presto" il mio K75 per fare delle prove (sulla falsariga di quelle fatte da me) ... esito negativo, in compenso mi dice che si è bruciato il motorino della ventola di raffreddamento ... nel frattempo mi restituisce il mio Kappa.

Passano altri due mesi senza nessun risultato, ma mi dice di essersi accorto che la mia centralina

servizi, era si uguale, ma aveva un codice diverso e ha saputo che questo può creare scompensi nel funzionamento della moto e allora è alla ricerca di una nuova centralina.

Dopo un altro paio di mesi mi dice che è riuscito a farla accendere, ma la moto non prende i giri e deve scoprirne il motivo ... ormai siamo quasi a gennaio 2022.

Non riesce a trovare il gruppo motorino/ventola di raffreddamento e intanto il tempo passa.

Alla fine si decide a sostituire anche la centralina ECU che, abbinata alla sua specifica centralina

servizi, fa funzionare la moto e trova finalmente anche i pezzi per il raffreddamento del motore!

Il 17 maggio 2022 mi consegna la moto in tutta la sua piena efficienza!

Abemus Papa!!! Ecco a voi – finalmente – il mio “nuovo” K75, in tutta la sua bellezza.

Mio fratello ha rinunciato al volerla e meno male, mi ci trovo meglio che con quella grigia, ha tutta un'altra impostazione di guida (è diversa la sella) e guidandola, sembra anche più maneggevole.

Alla fine, chi la dura, la vince. Eccolo solo per i vostri occhi!



Un “vecchio brontolone” del 1987 con 15mila Km e tanta voglia di girare ancora per molto tempo.

Per capirci, l'intervento ha previsto la sostituzione della **centralina CPU, ventola di raffreddamento completa, centralina ECU, tagliando olio e filtro, nuovi paraoli della fork e relativo olio**. Il tutto con 500 € di ricambi e 400 € di mano d'opera, ma sembrerebbe ne sia valsa la pena.

Zagato "Zele"

Quando si racconta una storia, bisogna che questa sia credibile, ma se è vera, allora nessuno potrà mai dirti nulla.

Questo è quanto nel 2019 ha scritto **RUOTECLASSICHE**

15 April 2019 | di Alfredo Albertini

<https://ruoteclassiche.quattroruote.it/zele-microcar-elettrica-zagato/>

Zele 1000, la microcar elettrica di Zagato

Ormai le auto elettriche fanno parte della nostra esperienza di guida quotidiana. In Italia una delle prime auto a batterie fu costruita dalla Zagato, che con la Zele lanciò la una nuova proposta di mobilità urbana. Scriveva Quattroruote nel luglio del 1973:

"Oggi, e per diversi motivi, si parla sempre più dell'automobile elettrica. Numerosi e da ogni nazione si annunciano prototipi, spesse volte dalle caratteristiche interessanti e rivoluzionarie. Ciononostante, il più che ottantenne motore a scoppio è ancora padrone della propulsione degli autoveicoli...".

Rivoluzione in corso. Sono passati quarantasei anni e la situazione è certo cambiata, anche se non di moltissimo. Il motore termico è infatti ancora leader nelle richieste

della clientela, ma dai prototipi si è passati alla produzione di serie e l'offerta da parte delle Case si è fatta sempre più ampia.

Non proprio una novità. L'automobile elettrica nasce tuttavia in un passato molto lontano e di essa vi sono stati diversi esempi sia al di qua sia al di là dell'oceano, risalenti a un'epoca in cui la benzina non era ancora acquistabile molto facilmente. Per ricordare uno dei record che ha fatto la storia citiamo quello del primo maggio 1899, quando il belga Camillo Jenatzy superò la barriera dei 100 km/h (per l'esattezza 105,88 km/h) con la Jamais Contente, una specie di siluro con carrozzeria in lega leggera e motore elettrico collocato in una scatola posta tra le ruote posteriori. Gli anni Venti conobbero poi il periodo di massimo splendore della propulsione elettrica: in quel decennio circolavano in Nord America quasi 200.000 vetture così alimentate.

Zagato prova a rivoluzionare la mobilità urbana. Uno dei primi esempi di auto elettrica costruita in piccola serie in Italia è stata la Zele 1000 di **Zagato**, esposta per la prima volta al Salone di Torino del 1972. Questa microcar, dalla vaga rassomiglianza con la primissima Smart, che però aveva un passo ben più lungo (1812 mm contro 1300 mm), aveva una linea piuttosto squadrata e la coda tronca. Dunque una vettura minima, pensata per la città e adatta solo alla città, vuoi per le sue prestazioni ridotte (circa 40 km/h di velocità massima) vuoi per l'autonomia limitata (più o meno una settantina di km).

Economica come un'utilitaria Fiat. I posti, come sulla Smart Fortwo, erano due, così come la posizione del motore era posteriore. Zele significava Zagato Elettrica e il prezzo di vendita era di 850.000 lire, poco più di quello di una Fiat 126. La parte più interessante della meccanica della Zele era naturalmente il piccolo propulsore, che aveva una potenza di 1000 W e una tensione di 24 Volt: era alimentato da un gruppo di otto batterie al piombo per una capacità complessiva di 160 Ah.

Ci va un po' di pazienza. Ieri come oggi il punto dolente era il tempo di ricarica: la Zele richiedeva una decina di ore di tempo con la presa di corrente casalinga. Il sistema era dotato di un dispositivo di arresto automatico che staccava la corrente quando era stato raggiunto il pieno per evitare pericolosi sovraccarichi. Poiché la meccanica era sotto al pianale, la Zele era piuttosto alta (oltre 1,60 metri) e per mettersi al volante bisognava perciò salire a bordo, un po' come si fa oggi sui Suv. Minima la strumentazione, dominata dallo strumento che indicava lo stato di carica (ovviamente non c'era ancora alcun computer a indicare l'autonomia, né la possibilità di ricarica parziale in frenata).

Agile e scattante. Per partire bastava girare la chiave e premere il minuscolo acceleratore a pavimento. Quattroruote, nelle sue impressioni di guida, scrisse: "la Zele 1000 parte con un buono scatto, forse addirittura un po' brusco. Abbastanza buono quindi lo spunto alle basse velocità per la marcia in città. Percorre i 100 metri da fermo in 14 secondi, i 200 metri in 24 secondi e i 400 metri in 44 secondi. Meno entusiasmante l'accelerazione sulle lunghe distanze". La Zele, a distanza di tutto questo tempo, resta comunque un buon esempio di vettura minima che anticipava di molti anni il futuro. Un futuro che oggi possiamo dire arrivato, anche se non ancora compiuto completamente.

Se vuoi sfogliare la gallery che corredeva il servizio: <https://ruoteclassiche.quattroruote.it/zele-microcar-elettrica-zagato/>



Zagato «Milanina»

L'unica con
il motore elettrico

Chi la costruisce - Carrozzeria « Zagato » - via Arese - 20017 Terrazzano Rho (Milano) - Telef. 9301636.

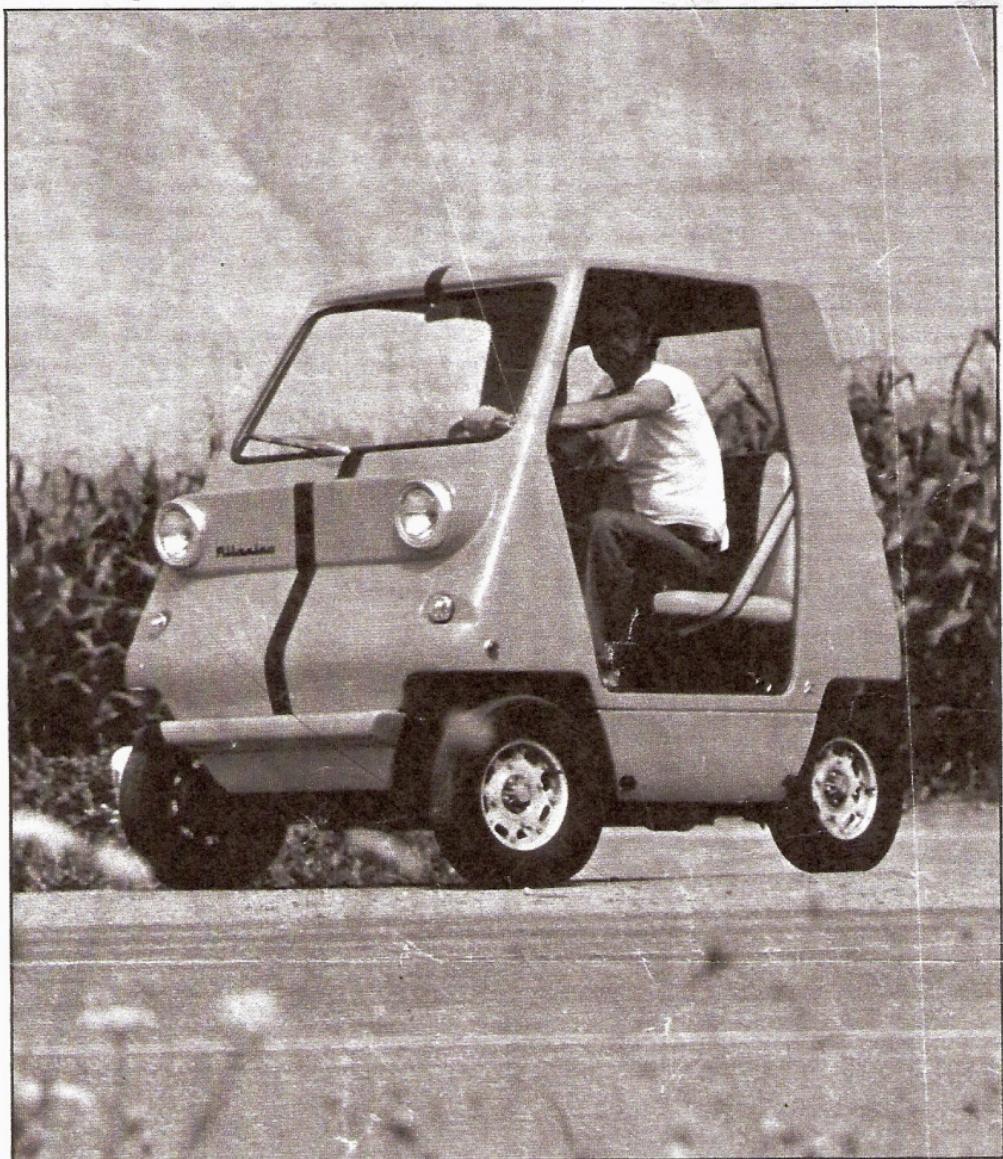
Caratteristiche tecniche - Capacità 2 persone - Sospensioni a molle ed ammortizzatori idraulici - Ruote anteriori indipendenti - Ruote posteriori ad assale rigido - Freni a tamburo sulle quattro ruote - Motore elettrico da 1000 Watt - Tensione a 24 Volts - Giri 4800 - Batterie a tre corpi da 16 Volts - 170 Amp/h - Ricarica delle batterie in otto o dieci ore di tensione a 220 Volts (50 Hz) - Velocità massima 40 chilometri all'ora - Autonomia circa 90 chilometri - Consumo di corrente circa 140 lire per cento chilometri - Peso 600 chilogrammi.

Dimensioni - Lunghezza millimetri 1830 - Larghezza millimetri 1340 - Altezza millimetri 1410.

Prezzo - Lire 800.000 (non definitivo).

Pregi - Inutile dire che la soluzione del motore elettrico è il pregio maggiore della « Milanina », tuttavia va apprezzata anche l'estetica nella quale si riconosce la « mano » di uno stilista del calibro di Zagato.

Difetti - Il prezzo è decisamente alto - Molto alto anche il peso - Scarsa l'autonomia - Mancano le portiere, anche se bisogna riconoscere che la linea non è definitiva.



UNA PROPOSTA CONCRETA PER IL TRAFFICO FUTURO

La « Milanina » è dovuta al felice estro creativo del carrozziere Zagato. Con questo veicolo lo stilista milanese, ha voluto dare la sua risposta a tutti gli interrogativi posti dall'« auto da città ». La Zagato « Milanina » è in grado di trasportare due persone, con dimensioni di ingombro e costi di esercizio ridotti al massimo.



Il posto guida della « Milanina » costruita dal carrozziere Zagato rivela le idee di un ottimo stilista. Lo si deduce da alcuni particolari.



La « Milanina » di Zagato può ospitare a bordo due persone: il conducente e il passeggero. Le dimensioni di ingombro estremamente

Io però ... non voglio essere credibile solo perché lo dicono altri e allora, leggete l'articolo che segue, tratto da questa pagina web: <https://www.urbanina.it/L-origine-della-idea-Urbanina.htm>

L'origine della Zagato Zele ... l'Urbanina

L'AUTO ELETTRICA ... TRA PASSATO E FUTURO

L'origine della idea della "Urbanina"



https://youtu.be/_h4IIQWJKx4

GUARDA
SITOPERIT

Per snellire il traffico - Urbanina

per
snellire
il traffico

ALTRI VIDEO

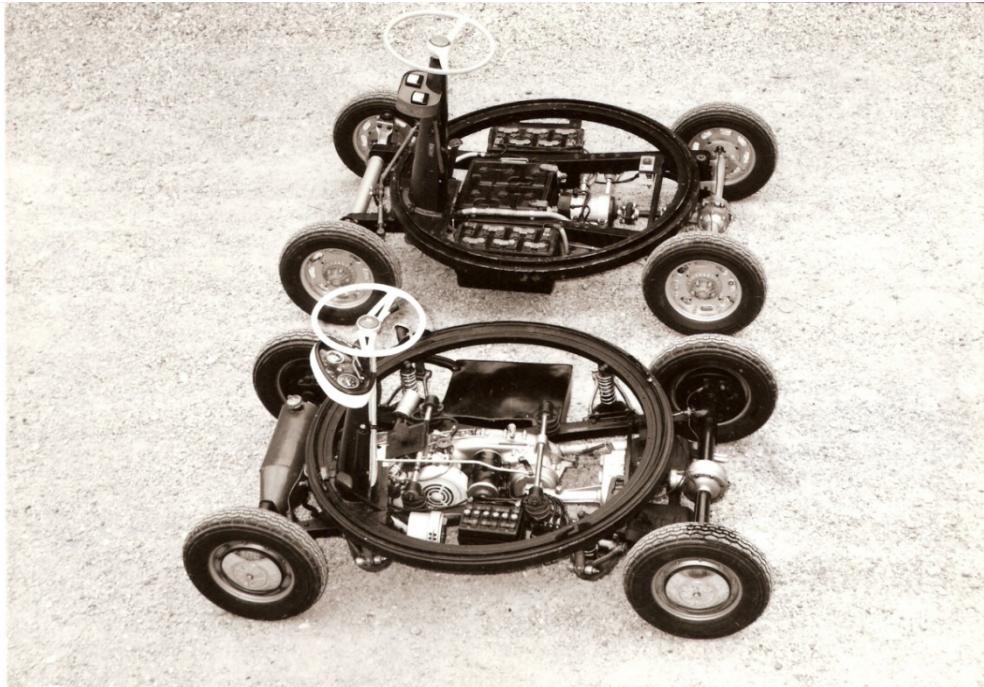
00 · 14 · 19 · 00 · 3

Copia link

▶
🔊
0:05 / 1:48
≡
⚙️
YouTube
📻
⋮

Nei primi anni '60, il marchese Girolamo Bargagli Bardi Bandini, era solito trascorrere lunghi periodi a Roma, lasciando la bella tenuta di Poggio Adorno. Delle sue permanenze nella capitale era solito raccontare che, abituato alla tranquillità della campagna, si trovava a essere molto infastidito dal caos e dal rumore del traffico della metropoli. Da qui, l'idea di una mobilità diversa, adatta ai trasferimenti in città ma con occhio di riguardo alla praticità, al rispetto della natura e ai costi di gestione. Per realizzare questa idea, o sogno, gli sarebbe occorso un tecnico di prim'ordine e, tornato a Poggio Adorno, il marchese decise di rivolgersi a Narciso Cristiani, anche lui di un paese vicino a Santa Croce sull'Arno, Staffoli.

Narciso nasceva da una famiglia benestante ma, invece di prendere la gestione del mulino di famiglia, si era appassionato alla meccanica. Durante la guerra lavorò alla Piaggio e conobbe Corradino d'Ascanio, il padre della Vespa. Infine aprì una propria officina meccanica per poi dedicarsi al commercio di macchine usate, a dire il vero senza grande successo, tra Milano, Lucca e Livorno. Quando il Marchese Bargagli lo contattò proponendogli di sviluppare la sua idea nata nel traffico romano, Narciso ne venne affascinato. La sfida era così intrigante che non poteva che trascinarlo nell'impresa, oltretutto il feeling con il Marchese, che conosceva da anni, era ottimo. Oltre tutto, di fronte ad un tale impegno avere al fianco una persona facoltosa, nobile anche d'animo e con ottime conoscenze sarebbe stato importantissimo.



Le richieste che il Marchese Pier Girolamo trasferì a Narciso furono poche ma ben definite: un'auto da città, piccola, con due posti, facilmente accessibile, semplice da parcheggiare anche in spazi ridottissimi e, naturalmente, con motore elettrico. Si sarebbe chiamata "Urbanina" con una semplice "u" come logo. Al progetto fu destinato un capannone nella tenuta di Poggio Adorno.

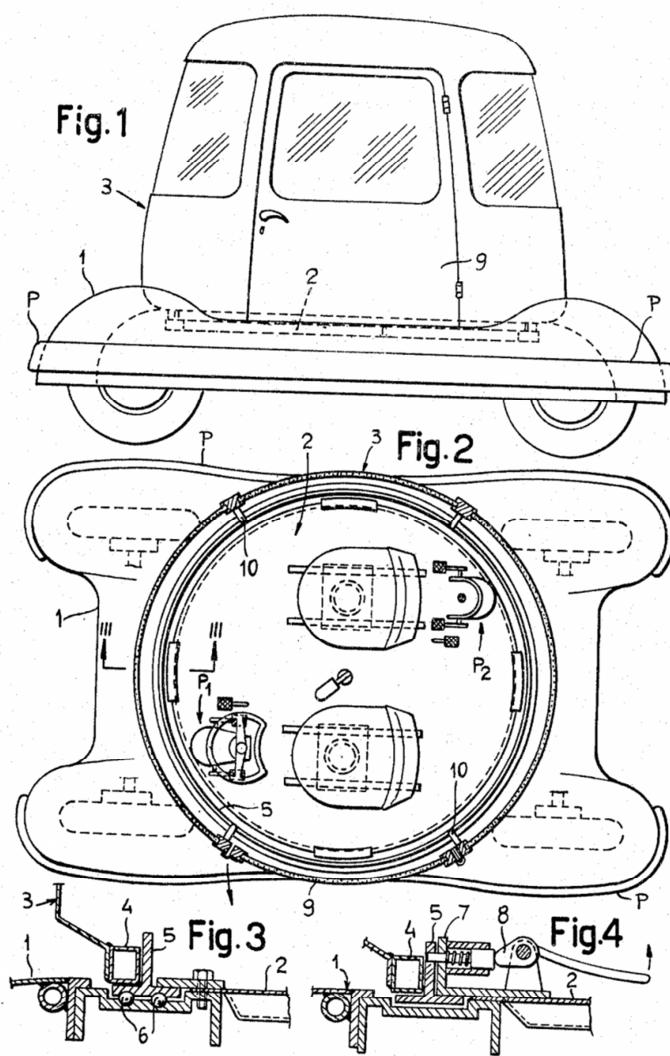
June 13, 1967

P. G. B. B. BANDINI

3,325,180

ROTATABLE VEHICLE BODY TO FACILITATE ENTRY AND EXIT

Filed April 20, 1965



Il progetto della Urbanina e la prima versione

Come detto, l'obiettivo era realizzare una piccola auto che fosse indicata per circolare in città che proprio in quegli anni cominciavano a diventare caotiche. Immaginiamo, allora, quali avrebbero potuto essere state le fonti d'ispirazione di Narciso Cristiani: la Fiat 500, la Isetta, le piccole macchinette tedesche o inglesi, miniature della auto "vere", e, per quanto riguarda la trazione elettrica, le buffe golf-car americane.

Niente a che vedere con quello che Narciso aveva in mente.

Narciso Cristiani sviluppò un progetto totalmente innovativo, diremmo rivoluzionario se confrontato con quello che era disponibile in quegli anni. Partì da un telaio ad X, con le ruote alle 4 estremità, sul quale installò una piattaforma rotante che alloggiava il volante, il cruscotto e i due sedili per guidatore e passeggero.

La piattaforma, con la cabina, poteva ruotare di 360° così da rendere possibile l'accesso da ogni posizione. La scelta di dotare una vettura di piccole dimensioni di una carrozzeria girevole rappresentava un'idea geniale perché avveniristica e lungimirante, pensate al traffico di oggi e soprattutto alle difficoltà di parcheggio delle nostre grandi e medie città.

La sospensione anteriore, con molle e ammortizzatori inseriti nel triangolo di impostazione delle ruote, assomigliava alla

sospensione MacPherson che dagli anni '70 fu adottata da tutte le auto a trazione anteriore e motore trasversale (schema "Giacosa").

Per quanto riguarda la "carrozzeria" che completava la piattaforma, era possibile scegliere tre diverse soluzioni, intercambiabili tra di loro: la "base" con un semplice parabrezza, la "primavera" con una leziosa cabina in vimini che la faceva sembrare un grosso cestino per la frutta e la "berlinetta" con una struttura chiusa in materiale plastico per maggiore protezione.

La prima versione della Urbanina fu motorizzata con un convenzionale motore termico di origine Lambretta 175 installato sotto la cabina con trazione sull'asse posteriore. Il cambio era a tre velocità con il comando del volante. Il serbatoio del carburante, la batteria e le sospensioni erano situate sotto la piattaforma rotante. Con la motorizzazione Lambretta, il peso totale del veicolo era di circa 260 kg, la velocità massima era di 86 Km/h e il suo consumo di soli 3 litri per 100 km. Ridottissime le dimensioni: lunga 1,96 mt, addirittura un metro più corta della già minima Fiat 500 di quegli anni. Tanto come riferimento ai nostri tempi, la Smart occupa 2.69 mt.

Le foto dell'epoca ritraggono l'Urbanina parcheggiata "a coltello", impaccata tra due auto con il passeggero che può agevolmente decidere, ruotando la cabina, se uscire lato strada o lato marciapiede. La vetturetta fu presentata al salone di Torino del 1965, suscitando più curiosità che interesse, e qualche perplessità o addirittura ilarità per la cabina in vimini e le rifiniture minimali. Davvero troppo innovativa per quegli anni dove l'auto era, per moltissimi, anche uno status symbol.

Quando si trattò di studiare la prima motorizzazione elettrica, Narciso si trovò ad affrontare il problema del motore stesso, infatti in quegli anni non erano reperibili sul mercato motori elettrici studiati per la trazione di piccoli veicoli. Per i primi prototipi fu utilizzato un piccolo motore da 700W alimentato da quattro batterie da 100 Ah. L'autonomia era scarsa: 40 km, e bassa la velocità: 30 Km/h. La successiva versione adottò un motore Bosch da 1 Kw che era derivato dal motore che nell'ultima guerra azionava la rotazione dei cannoni delle navi tedesche.

Nel primo tipo di cambio elettrico la regolazione del numero dei giri del motore, e quindi della velocità del veicolo, avveniva variando la tensione ai morsetti del motore in modo discontinuo, a gradini: 12V per prima e retromarcia, 24V per la seconda, 36V per la terza. Il passaggio da una marcia all'altra si otteneva con un selettore di potenza a contatti elettrici che collegava le batterie in serie o in parallelo determinando così la variazione dei giri del motore. Il passaggio da una marcia alla successiva era brusco e rendeva sgradevole la marcia. Successivamente, in alcuni modelli, il selettore venne sostituito con teleruttori che comandati da un selettore a bassa potenza creavano le stesse condizioni della idea originaria ma superando i limiti del selettore di potenza.

Le batterie elettriche furono fatte costruire dalla Tudor con struttura più idonea alla curva degli assorbimenti, con energia di 250 Ah e assemblate in un unico basamento che scivolava sulle guide poste sotto il telaio e questo consentiva la rapida sostituzione con un pacchetto già carico (proprio come sull'attualissima Tesla).

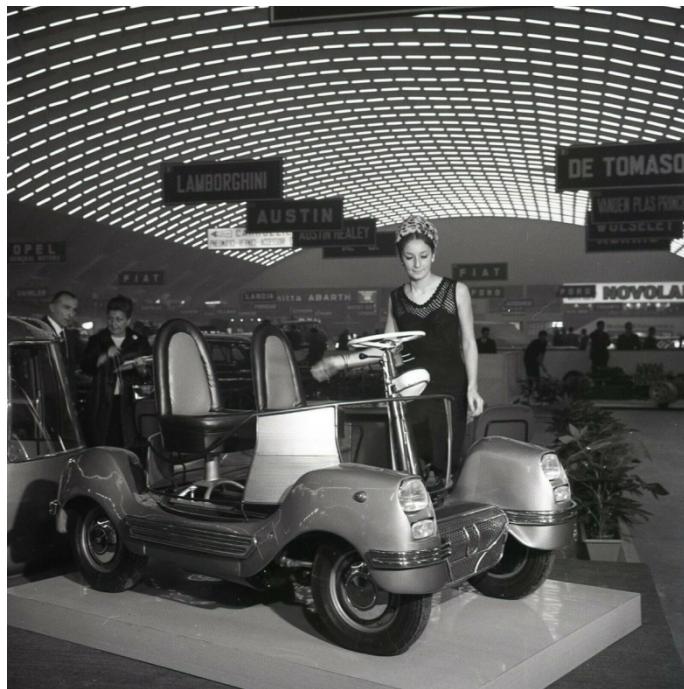


Uno dei progettisti della Urbanina raccontava:

"In occasione del montaggio di alcune vetture per il Salone di Torino commettemmo un errore. Una delle vetture che Narciso aveva deciso di portare al salone era un prototipo, ovvero il primo esemplare di vettura con diverso assetto della meccanica, soprattutto diversa nelle sospensioni e nel gruppo propulsore. Era stata disegnata nella parte

meccanica dall'Ing. Martini ed alcuni componenti furono consegnati dalle ditte fornitrice poco prima dell'apertura del Salone. Alla vigilia della sua apertura fu completato l'assemblaggio di tutti i componenti e per ultimo fu montato il sistema sterzante. A mezzanotte provammo la vettura e subito ci accorgemmo che sterzava al contrario ovvero girando il volante a destra la vettura girava a sinistra. Ma non c'era più tempo per le modifiche e la vettura fu lo stesso inviata a Torino.

La preoccupazione era quella che qualche visitatore del salone notasse questa anomalia azionando il volante, ma il Marchese ebbe un'idea magnifica e per evitare questo tipo di curiosità sollecitò nei visitatori una curiosità più forte collocando una magnifica ragazza, molto svestita, al posto di guida. Nessuno si accorse del difetto perché chi si avvicinava, vedeva solo quella ragazza e il suo sorriso. ”



La seconda serie

La seconda generazione della Urbanina fu presentata al salone di Torino del 1967 con la versione elettrica affiancata da una più convenzionale motorizzazione a due tempi Lambretta portato a 198 cc. Per la cabina fu scelto un design meno basico e più protettivo adottando – anche grazie ai buoni rapporti di Narciso Cristiani con la Piaggio – la struttura di un motocarro Ape. Le prestazioni dichiarate, 70 Km/h e 150 Km di autonomia, apparvero perlomeno ottimistiche.

Per la motorizzazione elettrica fu adottato un motore da 2 Kw, il cambio rimaneva lo stesso ma i contatti permettevano di collegare gli elementi della batteria in serie ed in parallelo, ottimizzando il consumo dell'energia immagazzinata e sfruttandoli in modo uguale. Furono inseriti altri componenti quali la frizione (sempre di tipo elettrico) che rendeva la guida più simile alle auto tradizionali e permetteva di salvaguardare i contatti del selettore-cambio. Fu anche sperimentato

un sistema che consentiva di recuperare l'energia prodotta dal motore in fase di decelerazione così da ricaricare gli accumulatori batterie (proprio come nelle auto elettriche ed ibride dei nostri giorni), ma il progetto fu accantonato per i costi e, soprattutto, per la difficoltà di reperire i componenti necessari, negli anni '60 lo sviluppo dell'elettronica, come la intendiamo oggi, muoveva i primi passi.



Si lavorò anche sul cambio per rendere la marcia ancora più fluida. Narciso Cristiani contattò la ditta CETAS, della vicina città di Empoli, in quegli anni una delle aziende più esperte nel campo della nascente tecnologia elettronica. La CETAS, guidata da Italiano Fraccari, affidò il progetto all' ing. Enrico Micheletti che si trasferì per un paio di anni presso l'officina di Poggio Adorno. Micheletti progettò un variatore di velocità a modulazione di ampiezza che consentiva di regolare la potenza del motore non "a sbalzi" modificando la tensione di alimentazione ma in modo continuo modulando la larghezza, ovvero la durata temporale, di una serie di impulsi trasmessi al motore. Anche questo un concetto modernissimo nella seconda metà degli anni '60.

Per la motorizzazione elettrica fu adottato un motore da 2 Kw, il cambio rimaneva lo stesso ma i contatti permettevano di collegare gli elementi della batteria in serie ed in parallelo, ottimizzando il consumo dell'energia immagazzinata e sfruttandoli in modo uguale. Furono inseriti altri componenti quali la frizione (sempre di tipo elettrico) che rendeva la guida più simile alle auto tradizionali e permetteva di salvaguardare i contatti del selettore-cambio. Fu anche sperimentato un sistema che consentiva di recuperare l'energia prodotta dal motore in fase di decelerazione così da ricaricare gli accumulatori batterie (proprio come nelle auto elettriche ed ibride dei nostri giorni), ma il progetto fu accantonato per i costi e, soprattutto, per la difficoltà di reperire i componenti necessari, negli anni '60 lo sviluppo dell'elettronica, come la intendiamo oggi, muoveva i primi passi.

Si lavorò anche sul cambio per rendere la marcia ancora più fluida. Narciso Cristiani contattò la ditta CETAS, della vicina città di Empoli, in quegli anni una delle aziende più esperte nel campo della nascente tecnologia elettronica. La CETAS, guidata da Italiano Fraccari, affidò il progetto all' ing. Enrico Micheletti che si trasferì per un paio di anni presso l'officina di Poggio Adorno. Micheletti progettò un variatore di velocità a modulazione di ampiezza che consentiva di regolare la potenza del motore non "a sbalzi" modificando la tensione di alimentazione ma in modo continuo modulando la larghezza, ovvero la durata temporale, di una serie di impulsi trasmessi al motore. Anche questo un concetto modernissimo nella seconda metà degli anni '60.

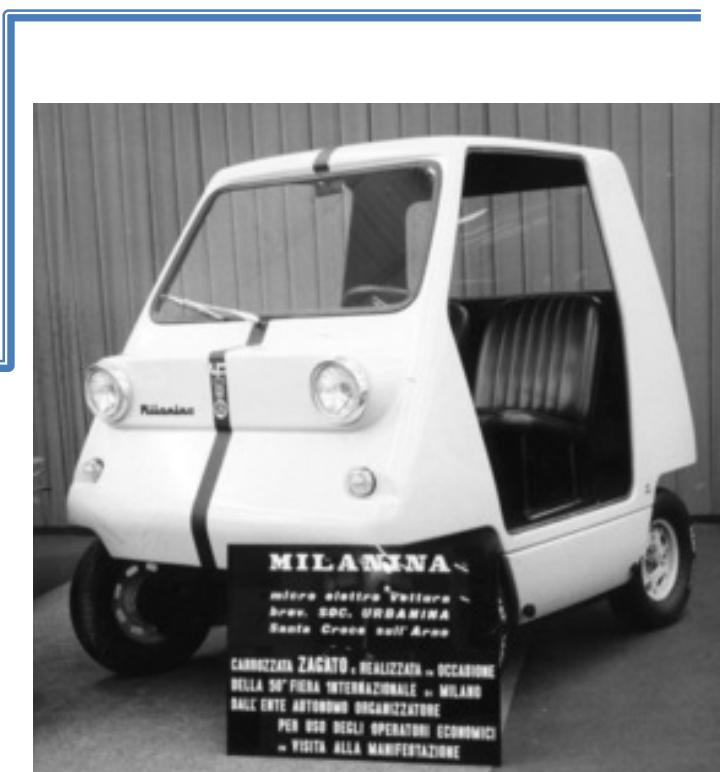


La Urbanina F, la terza ed ultima serie

Il canto del cigno della Urbanina arrivò con la terza serie denominata "F" alla fine degli anni '60, sempre con motore elettrico ma con quattro posti, purtroppo a scapito della originalità della cabina pivotante. Pur non avendo più la carrozzeria ruotante, nella Urbanina F viene conservata la stessa tipologia di telaio in lamiera stampata, e ciò non tanto perché funzionale alle nuove carrozzerie che non permettevano rotazioni, quanto per ammortizzare i costi relativi agli stampi e allo studio strutturale.

Non sono disponibili informazioni sulle quantità di "F" prodotte, ma si ritiene solo poche unità. Alcuni telai "F" furono poi utilizzati da Zagato per la Milanina.

Per la necessità di apportare modifiche e miglioramenti la produzione partì a rilento e si stimano circa 200 le Urbanine prodotte nel capannone della villa di Poggio Adorno tra le prima e la seconda serie.



Zagato con la Milanina

Alla fiera Campionaria di Milano





Zagato notò la Urbanina esposta al Salone di Torino e ne fu colpito. Quando la Fiera di Milano chiese Zagato di allestire le vetture, elettriche naturalmente, che sarebbero servite per come mezzi di servizio alla Fiera Internazionale di Milano del 1972, Elio Zagato si rivolse a Poggio Adorno per acquistare meccanica e telai su cui allestire una propria carrozzeria costruita in vetroresina. L'accordo andò a buon fine ed una foto dell'epoca mostra la bisarca in partenza per Milano.

Le Urbanine con carrozzeria in vetroresina allestite da Zagano furono chiamate "Milanine". Zagato fu così colpito dal progetto tanto da pensare di sviluppare dal progetto Milanina una auto elettrica da produrre in serie e propose a Bargagli e Cristiani di cedergli l'Urbanina. L'avventura della Urbanina terminò quindi nel 1971 quando la Zagato acquistò il brevetto, le attrezature e i telai già allestiti..

Pur proponendosi con carrozzeria più moderna della Urbanina, anche la Milanina, non incontrò successo e fu prodotta in pochi esemplari. Oggi è rarissima.

<https://youtu.be/8tqOingoFIQ>

Zagato e la Zele

Nel 1973 la crisi energetica rinvigorì l'interesse per le energie alternative e, sulla base della Milanina, Zagato sviluppò la ZELE (Zagato ELETtrica).

La "ZELE" entrò in produzione di piccola serie nell'estate del 1974 in tre versioni, denominate 1000, 1500 e 2000 a seconda la potenza elettrica in Watt del motore elettrico alimentato da un pacco di batterie rispettivamente di 24, 36 e 48 Volt. La potenza massima era di 4,8 CV che spingeva la ZELE fino a 40 Km/h. La versione meno potente dichiarava un'autonomia di 70 km, mentre la ZELE 2000 poteva spingersi fino a 100 Km, distanze più che adeguate per l'impiego cittadino per cui vennero proposte. I tempi di ricarica completa erano di sei ore circa.

La Zagato ZELE fu anche importata negli Stati Uniti, dove è conosciuta come Zagato Elcar. L'importatore (Elcar) ne realizzò addirittura una variante a quattro posti, nota come Elcar Wagonette.

In tutto furono prodotte circa 500 ZELE.



“save the date”

*Segnatevi un possibile impegno all'ultimo week-end di settembre.
Parteciperemo al raduno Interclub LOMBARDIA a Mantova per la giornata nazionale del veicolo d'epoca.*



GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA

25 settembre 2022



La Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca è un'iniziativa promossa da ASI: il patrimonio tecnico e culturale del motorismo storico italiano non ha pari al mondo, per questo deve essere sempre più tutelato, divulgato e sviluppato. Inoltre, la passione che anima questo grande movimento genera un indotto economico che è secondo solo al calcio: il motorismo storico è una vera e propria “industria sociale”, capace di coinvolgere gli ambiti più disparati del quotidiano individuale.

A partire con l'indotto diretto, rappresentato da tutta la filiera professionale che gravita intorno ai veicoli storici con gli addetti dei vari comparti: restauro, carrozzeria, meccanica, selleria, ricambistica,

editoria. Ma c'è anche un corposo indotto indiretto nel quale rientrano, ad esempio, tutte le attività legate al turismo, all'accoglienza, alla cultura, all'enogastronomia.

Va poi sottolineato il **fondamentale apporto solidale delle iniziative promosse dal motorismo storico:** sono davvero numerose le attività di club e associazioni di questo settore che hanno come obiettivo raccolte fondi o aiuti diretti destinati a enti che operano nel sociale.

In questo contesto, l'Automotoclub Storico Italiano svolge un ruolo primario grazie alle sue iniziative e alla presenza su tutto il territorio nazionale con oltre 300 club federati e aderenti. **ASI è il riferimento del motorismo storico**

italiano dal 1966, anno della sua fondazione, e con l'istituzione della Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca mobilita gli appassionati di tutto il Paese per creare decine di opportunità culturali, sociali e di intrattenimento rivolte soprattutto al pubblico e alle generazioni più giovani.

In occasione della Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca, in tutta Italia sono organizzati raduni, esposizioni, mostre tematiche, convegni e tutto ciò che può raccontare la storia del motorismo, con l'obiettivo di far conoscere e comprendere quanta cultura c'è in questo settore.

Direi una data importante che può interessare a molti.

A tempo debito invieremo una comunicazione a tutti i Soci ... nel frattempo, Buona Vacanze!!!

Il mercato della ZELE (da Catawiki)

Anche la Zele ha un suo mercato e Catawiki sembra la faccia da padrone.

Un primo esemplare, del 1974, è già stato venduto, mentre uno del 1976 è ancora in asta; ecco particolari della vendita e delle vetture.

<https://www.catawiki.com/it/l/36833569-zagato-zele-1000-elettrica-no-reserve-1974>

Zagato - Zele 1000 Elettrica "NO RESERVE" - 1974

N. 36833569



204

Offerte chiuse

Non puoi più fare offerte su questo lotto.

Dai un'occhiata alle nostre aste attuali!

Stima dell'esperto 12.000 € - 15.000 €

Oferente	Data	Ora	Prezzo
Offerente 1072	17-05-2020	20:09:27	19.500 €
Offerente 4278	17-05-2020	20:09:27	18.500 €
Offerente 1072	17-05-2020	20:08:40	17.500 €
Offerente 4278	17-05-2020	20:08:40	16.500 €
Offerente 1072	17-05-2020	20:08:16	15.500 €
Offerente 4278	17-05-2020	20:08:16	14.500 €
Offerente 1072	17-05-2020	20:08:04	13.500 €

[Visualizza tutte le offerte](#)

Disclaimer





<https://www.catawiki.com/it/l/1/56848923-zagato-zele-electric-car-no-reserve-1976>

Zagato - Zele Electric car "NO RESERVE" - 1976

N. 56848923



136

Chiude tra 5h 17m 46s

Non hai ancora fatto offerte su questo lotto.

Offerta attuale 6.500 €

Nessun prezzo di riserva

Stima dell'esperto 18.500 € - 23.000 €

i

Ora è il momento giusto per fare offerte!

L'offerta attuale è ancora al di sotto della stima dell'esperto.

Prossima offerta minima 7.000 €

Le offerte escludono la commissione d'asta e i costi (di spedizione).

Luogo (venditore): Italia

Spedizione in Italia: 450,00 €

Commissione d'asta: 9% dell'offerta vincente

Offerta veloce

7.000 €

7.250 €

7.500 €

Fai un'offerta diretta

€

Fai offerta

Fai un'offerta automatica

€

Offerta automatica





A questo punto credo di aver ampiamente presentato questa vetturetta ... vetturetta che ai tempi ho guidato personalmente in occasione di una mia collaborazione con l'Ente Fiera di Milano, che le utilizzava per i personaggi Vip che venivano in visita in occasione della Fiera Campionaria di Milano e venivano accompagnati nei vari saloni della Fiera, proprio con questi mezzi ... con tanto di autista, quale ero io durante i quindici giorni della manifestazione.

Di foto con i particolari di queste vetture ne ho ancora una 50ina, ma non mi sembrava il caso di tediarsi oltre.
Spero abbiate trovato interessanti queste pagine, credo che sia tutta cultura motoristica che non fa mai male.

Una info -a mio avviso- degna di nota ... Ceccato

Sempre nel mio gironzolare sul web, ho trovato questa notizia, certo non è "fresca di giornata", ma se fosse sfuggita a qualcuno ...

GDV Territori

mercoledì, 23 marzo 2022

/// VICENZA /// GRANDE CITTÀ /// BASSANO /// SCHIO /// THIENE /// VALDAGNO /// ARZIGNANO /// MONTECCHIO
 /// EST-AREA BERICA

<https://www.ilgiornaledivicenza.it/territori/vicenza/un-collezionista-fa-rivivere-i-sogni-delle-moto-ceccato-1.7182294>

IL PROTAGONISTA

Un collezionista fa rivivere i sogni delle Moto Ceccato

11 marzo 2019



Sopra, una foto d'epoca di un'esposizione di Moto Ceccato

BRENDOLA. «Non chiamatemi collezionista. Io sono solo uno che vuole continuare a diffondere l'idea di Pietro». Pietro è Pietro Ceccato, il leggendario imprenditore-pioniere di Montecchio Maggiore, genio e fantasia, che nel 1938 si inventava alle Alte uno stabilimento in cui all'inizio si producevano bruciatori a nafta, ponti elevatori, compressori d'aria. E dove poi, dando forma negli anni Cinquanta alla smisurata passione per i motori si costruirono sempre più motociclette. Moto soprattutto da corsa, che avrebbero sfrecciato in lunghi anni di gloria sulle strade e sulle piste, facendosi ammirare in Italia e sul pianeta, portando ricchezza e sviluppo, creando migliaia di posti di lavoro.

Giampietro Vezzaro, 53 anni, nativo di Montecchio, cittadino di Brendola, è il testimone moderno di una Ceccato che non c'è più. Ma anche l'uomo che al mondo conserva più modelli: una ventina dal 1949 al 1963. «Me li chiedono dall'Inghilterra agli Stati Uniti, ma non li venderò mai. È un patrimonio che deve restare qui». Sì, tesori d'arte che con i loro potenti cavalli conquistavano vittorie da brivido e primati di velocità rimasti imbattuti quando in sella alla 75 Sport correva Orlando Ghiro oppure George Monneret.

Inoltre, Vezzaro conserva una raccolta di 3 mila fotografie, un centinaio di libri e riviste, tutti i libretti di uso e manutenzione, oltre a tabelle, coppe, trofei, centinaia di pezzi di ricambio.

Trent'anni fa ha costituito a Montecchio anche il Registro Storico Moto Ceccato del quale ora è il conservatore: «L'ho voluto per riunire coloro che posseggono una motocicletta Ceccato, valorizzare una marca storica, censire i modelli esistenti, mettere in contatto collezionisti ed ex piloti italiani e stranieri, organizzare mostre, raduni».

Vezzaro ha lanciato anche il Ceccato Day, ha partecipato a manifestazioni in Italia e in Europa, ha promosso eventi, ha scritto un libro che gli è valso il Premio dell'Automotoclub Storico Italiano.

«Il mio sogno è di allestire nei locali della ex fabbrica, purtroppo in continuo degrado, una esposizione permanente di tutto ciò che è stato prodotto dalle intuizioni di Ceccato».



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).

Compongono oggi il Consiglio Direttivo del CALEM

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 del
C.A.V.E.M. ...**

un saluto ai nostri lettori

Perché *informa*?

“Informa” perché, come già detto, queste poche pagine vogliono essere un luogo di condivisione e di informazione aperte a tutti coloro che seriamente intendono partecipare alla vita del Circolo e poi ... se poi, per caso, prendi respiro e lo leggi “in forma”, è quello che siamo tutti noi che manteniamo uno spirito vivo e sempre pronto in ogni situazione, indifferentemente da quello che ci circonda.

Nulla e nessuno ci può fermare e quindi, bisogna essere “informa” per affrontare tutto questo.

