



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

Impresa



Anno 2 - n. 5 - aprile/maggio/giugno 2023

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	dalle 9.30 alle 12.30
Mercoledì	dalle 14.30 alle 17.30
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**
 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:

Claudio Mereu / Alberto Bergamaschi / Moto Storiche e d'Epoca /
 Elisabetta Franceschini / Gabriella Scarioni / hitparadeitalia.it / Nicola
 Salina / fcaheritage / La Manovella / itmotor1 / Moto Storiche e
 d'Epoca

Primo numero pubblicato nel luglio 2022**In copertina:** Fiat 127 Top Alitalia V6

<https://www.newsauto.it/notizie/fiat-127-top-alitalia-v6-prova-test-autostorica-2022-399539/>

**I dati di questo numero**

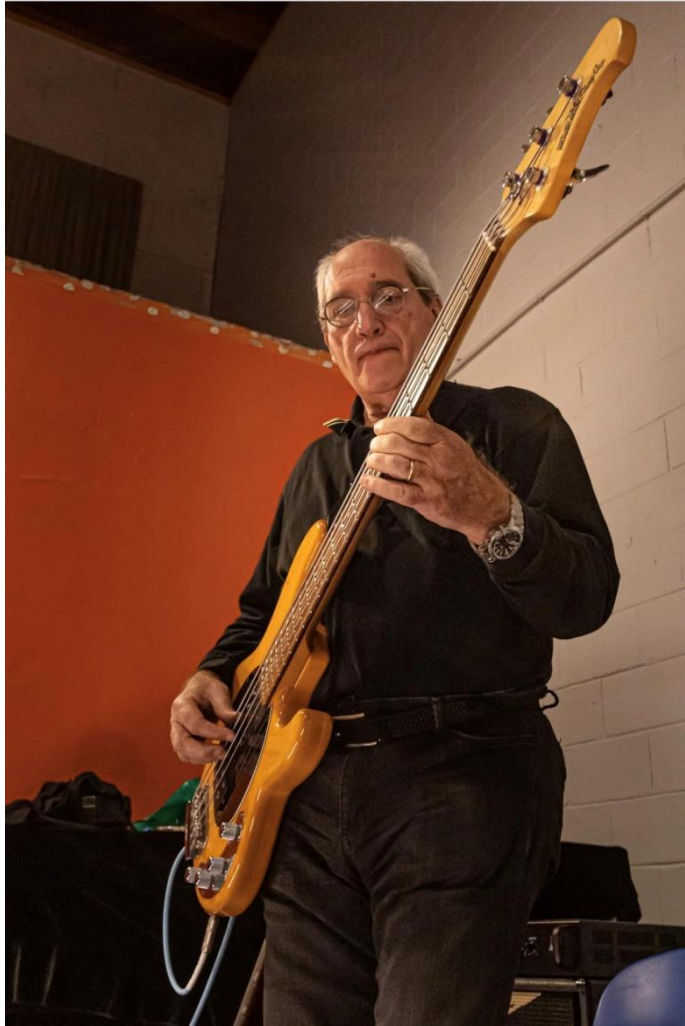
n. 100 ... pagine	n. 11.236 ... parole	n. 58.596 ... caratteri (spazi esclusi)
n. 70.386 ... caratteri (spazi inclusi)	n. 460 ... paragrafi	n. 1.916 ... righe
n. tante ... foto/immagini (ca.)		

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 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.



Carissimi tutti,

che bello ritrovarvi almeno sulla carta!

L'anno è cominciato scoppiettante, un concerto rock sarà il motivo della nostra stagione.

Anche il nostro notiziario procede con la solita entusiastica passione. Le notizie sono molte, un programma completo e variegato che continua a crescere, un club sempre più attivo e accreditato sul territorio: il Comune di Milano ci ha infatti inserito nel tavolo di lavoro per il settore mobilità mezzi storici.

Eventi culturali che stanno finalmente prendendo forma (quadri, letture, musica e auto da corsa) con le nostre serate qui all'Admiral ma, soprattutto, divertimento! Si dobbiamo ritrovare il sorriso e la voglia di stare insieme: stare insieme per stare bene.

Abbiamo creato un canale dedicato apposto per questo e la nostra Maria sarà la custode dei nostri incontri e delle comunicazioni.

Per le comunicazioni spero abbiate visto i "comunicati stampa", che grazie a noi, i Club lombardi hanno potuto mettere su Il Giorno, Tuttosport e Repubblica. Un altro punto a nostro vantaggio sulla centralità del Club.

La nostra presenza sul mondo sportivo si amplierà, dai rally al Campionato Velocità Turismo (dove oltre Alberto Bergamaschi avremo probabilmente un altro pilota) fino alla Formula Monza dove, con l'amico Consonni, faremo rivivere storie ed emozioni di anni eroici per il nostro motorismo lombardo.

Asimotoshow: avremo un box a Varano. Venite a trovarci è una splendida festa per i motociclisti ed il nostro Circolo sta sempre più crescendo di appassionati di due ruote.

Ma non tutto va per il verso giusto; in molte aree metropolitane siamo oggetto di attacco da parte delle amministrazioni locali. Sembra, incredibilmente, che le auto, le moto e i trattori (tipico mezzo metropolitano) d'epoca siano altamente inquinanti. I cinghiali, i gabbiani, le cornacchie e le buche invece no! Sono pericolosissimi gli scoiattoli grigi (che hanno scacciato quelli rossi che nessuno ha mai visto). In questo scenario essere in contatto con le autorità ed avere spazio sulla stampa diventa indispensabile per poter dire la nostra, senza aggressività ma con sano raziocinio, dati alla mano e non solo pensieri preconcepi.

Fortunatamente l'ASI si sta muovendo su questo fronte e, vi assicuro, saremo vigili sulla materia per evitarci brutte sorprese che - al momento - posso assicurarvi, essere scongiurate a Milano.

Ad aprile avremo anche le nuove elezioni delle cariche ASI. Noi abbiamo pensato di mandare avanti l'esperienza di Luciano Monni come commissario tecnico Nazionale Moto Morini e Filippo De Bellis nella Commissione Giovani.

E con queste ultime due notizie musica sia: la musica dei nostri motori! Ci vediamo al prossimo raduno.

Con stima e affetto.

Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca
Il Presidente

Con piacere vi ricordo che ...

Cari Soci e Amici del CAVEM,

Il Club ha iniziato la collaborazione con il giornale di auto storiche online **TopClassico.com** (www.topclassico.com)
Potete iscrivervi **gratuitamente** alla newsletter di TopClassico.com, che informa con aggiornamenti settimanali su eventi in Italia e all'estero, storie di esemplari e utilissime guide all'acquisto e al restauro.

Ci sono anche interviste a personaggi del settore, notizie e gallerie fotografiche.

Per ricevere la newsletter – completamente gratuita – non è necessario inserire alcun dato personale, è sufficiente indicare l'indirizzo e-mail dove si vuole riceverla: <https://topclassico.com/newsletter/>

Remember ...

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 vederci per ...

L'incontro con C.A.V.E.M.

e questo solo per essere ancora più numerosi e poterci confrontare, ridere e magari anche 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 terrà

“ un evento mensile, come da programma¹ ”

al quale per partecipare sarà necessario confermare la propria presenza.

L'evento sarà preavvisato a mezzo e-mail a tutti i Soci, Vostra cura rispondere e confermare la partecipazione.

Se prevista anche la cena, il prezzo sarà indicato nella mail. 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 se si fa i bravi, si può anche giocare con la pista elettrica!!!

Un incontro sociale, noi insieme, per una passione comune!!!



¹ Il primo programma dove vedere gli appuntamenti è a pagina 30 di *infarma*

Fiat 127 la rivoluzione anteriore

Dal sito di fcaheritage, al link: <https://www.fcaheritage.com/it-it/heritage/storie/fiat-127>



La Fiat 127 nasce dall'innovativo schema progettuale della 128: motore e trazione anteriore, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote e freni a disco anteriori. Prima di mettere in produzione le due vetture, Fiat sperimenta la nuova architettura sulla Primula, a marchio Autobianchi.

La trasformazione in chiave moderna delle compatte Fiat inizia un po' in sordina a metà degli anni Sessanta. Fino a quel momento, e ancora per qualche anno, le utilitarie 500, 600 e 850 sono caratterizzate da una architettura tecnica tradizionale, motore e trazione sono infatti posizionati nella parte posteriore dell'auto. Tra i costruttori sta facendosi strada lo schema progettuale che abbina motore e trazione anteriore, in Italia è l'Ingegnere Antonio Fessia a introdurlo nel 1960 sull'innovativa [Lancia Flavia](#).

La direzione tecnica Fiat spinge verso il rinnovamento, mentre i manager temono che qualche imprevedibile problema tecnico possa screditare il marchio: le insidie di un passo così grande intimoriscono sia dal punto di vista industriale sia sul fronte del prestigio della Casa. È così che, nel 1964, la prima vettura a trazione e motore anteriore varata della galassia Fiat è l'**Autobianchi Primula**, che viene introdotta sul mercato come "apripista".

Rotti gli indugi e, soprattutto, sciolte tutte le perplessità, nel 1968 viene presentata l'innovativa Fiat 128. È una vettura di segmento medio che affianca e, in seguito, sostituisce la gloriosa 1100. Oltre a motore e trazione anteriore, dispone di moderne sospensioni indipendenti sulle quattro ruote ed efficienti freni a disco anteriori.

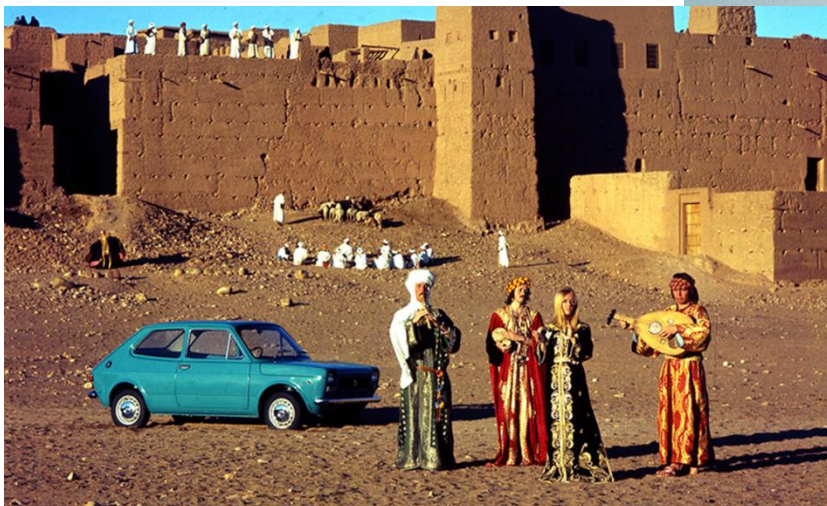
Nel 1971 i tempi sono oramai più che maturi perché venga presentata al pubblico l'erede dell'850. La **Fiat 127** nasce attingendo a piene mani all'eccellente tecnologia della 128: motore trasversale accoppiato alla trazione anteriore, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote e freni a disco anteriori. Il motore, collocato in posizione anteriore, è il quattro cilindri da 903 cc che equipaggia la 850 Sport Coupé. Con una potenza leggermente inferiore a quest'ultimo si dimostra robusto, efficiente e brillante, contribuendo anche a ridurre i consumi.



Centro Stile Fiat, studio delle linee della Fiat 127



Modello di stile in gesso





Auto dell'anno - 1972



Fiat 127 Special



Fiat 127 4 porte

Il grande successo della Fiat 127 non si deve soltanto alle novità tecniche: anche il disegno di Pio Manzù regala linee e soluzioni moderne, maggiori spazi nel luminoso abitacolo e nel capiente baule. Articolata in tre serie prodotta in numerosi Paesi, dalla Spagna al Sudamerica, la 127 occupa per vent'anni un ruolo determinante in tutto il mondo.

Come la 128 apre la strada alla trazione anteriore in Fiat, così la 127 introduce l'innovazione di avvalersi di collaborazioni esterne per il design. È proprio il direttore del Centro Stile Fiat **Dante Giacosa** a convincere il management torinese della validità della scelta. L'innovativo disegno della nuova utilitaria Fiat esce dalla matita del designer **Pio Manzù**, che aveva ben impressionato Giacosa con le innovazioni proposte per la **Fiat City Taxi**. Manzù disegna una due volumi dall'ingombro di poco superiore alla precedente 850 ma caratterizzata da un abitacolo particolarmente ampio e luminoso. La nuova impostazione tecnica consente di avere maggiore spazio, offrendo quattro comodi posti, e un bagagliaio più capiente anche per la collocazione della ruota di scorta nel vano motore. Oltre alla funzionalità Manzù regala alla 127 uno stile originale, che si esprime in soluzioni innovative come il cofano motore "a conchiglia" che chiude in parte i parafranghi e, ancora, i fari anteriori rettangolari, un'altra primizia in casa Fiat.

Pubblico e addetti ai lavori ne decretano subito un grande successo e l'anno dopo il lancio, come la sorella maggiore 128, **anche la 127 viene eletta Auto dell'Anno**, proprio

mentre fa il suo esordio al Salone di Ginevra la versione tre porte. Sostituendo il cofano posteriore con un ampio portellone che include il lunotto, la 127 diventa a tutti gli effetti una hatchback: lo schienale posteriore può essere abbattuto aumentando sensibilmente la capacità di carico, rendendo così ancor più moderna la nuova utilitaria Fiat.

Il mercato delle vetture compatte vede la Fiat 127 grande protagonista non soltanto in Italia ma anche all'estero. Va sottolineata la capacità commerciale con cui vengono rese complementari le due "cugine": la Fiat 127 e l'Autobianchi A112. Simili negli aspetti tecnici, vengono differenziate non solo per le maggiori dimensioni della Fiat, quanto per gli allestimenti più curati, raffinati ed eleganti dell'A112. Parenti strette, le due utilitarie sapranno spartirsi bene la fetta più importante del segmento di mercato, in particolare proprio quello interno italiano: la 127 sarà l'auto perfetta per la famiglia seguendo il solco tracciato dalla 600, mentre l'A112 strizzerà l'occhio ai giovani e al pubblico femminile in emancipazione, diventando anche perfetta soluzione come "seconda auto".

Nel 1974 esce la **127 Special**, più rifinita negli interni e con

un allestimento più accurato della carrozzeria. La calandra ha un nuovo disegno e i paraurti sono rifiniti con un profilo in gomma. Sulle fiancate, a sottolinearne le linee, compaiono modanature in acciaio con inserto gommato, a protezione della carrozzeria. Negli interni cambiano il volante e tutta la plancia, rifinita con rivestimenti più curati. Sul piano funzionale c'è la luce di retromarcia, il lavavetri elettrico, l'intermittenza per i tergicristalli e il ventilatore a due velocità.

Nel luglio del 1976 compare nei listini italiani la versione quattro porte, prodotta - sulla base dell'allestimento Special - dalla spagnola Seat che produce vetture Fiat su licenza.

Nel 1977 esordisce la 127 seconda serie con diverse novità, che rendono ancor più moderne le linee: cambiano il cofano motore, la calandra, i fari anteriori e posteriori, i paraurti e il vetro laterale posteriore che si allinea a quello anteriore. Sull'eco del successo della versione Special crescono anche le finiture negli interni con allestimenti differenti e, dalla collaborazione con Seat, arrivano anche le versioni 4 e 5 porte. Al glorioso motore 903 si affianca un 1050 da 50 CV che arriva dagli stabilimenti Fiat in Brasile. Nel 1978 fa il suo esordio la **Fiat 127 Sport**, con il motore 1050 portato a 70 CV. La vettura dal piglio sportivo nasce seguendo l'onda del notevole successo della cugina **Autobianchi A112 Abarth**: è caratterizzata da

colorazioni "grintose" dall'arancione al nero, due spoiler in plastica - sotto il paraurti anteriore e alla fine del tetto - e volante, cruscotto e sedili sportivi.

Agli inizi degli anni Ottanta dagli stabilimenti brasiliani di Fiat, in cui viene prodotta la versione per il mercato locale più spartana e irrobustita per adeguarsi alle strade del Sud America, vengono importate in Europa la **127 Rustica**, la familiare **Panorama** e il compatto veicolo commerciale **Fiorino**. Sulla stessa scocca viene anche montato un piccolo motore Diesel 1300 da 45 Cv.

Il grande successo della **Fiat Ritmo**, che all'inizio degli anni Ottanta prede il posto della 128, influenza gli aspetti stilistici della terza serie, in cui si fa largo uso della **resina plastica** per i paraurti avvolgenti che contornano anche i fari e nelle nuove protezioni laterali. Sul fronte tecnico il motore della Sport cresce di cilindrata e potenza (1300 e 75 Cv) mentre compare, per alcune versioni, un cambio a 5 rapporti. Il ciclo di vita europeo termina nel 1987: la 127 è la vettura più venduta in Europa per sei anni di seguito, dal 1973 al 1978. Si può azzardare dicendo che il successo della 127 sia stato così ampio, con quasi 8 milioni di vetture prodotte in tutto il mondo fino ai primi anni Novanta, da indurre la Fiat a creare due vetture per sostituirla: la versatile **Panda** e l'innovativa Uno, che diventeranno entrambe dei best seller.



Fiat 127 Panorama



Fiat Fiorino pick-up



Fiat 127 Rustica



Fiat 127 seconda serie



Fiat 127 terza serie Diesel



Fiat 127 Sport



Fiat 127 Sport - interni



Fiat 127 Rally Gr.2



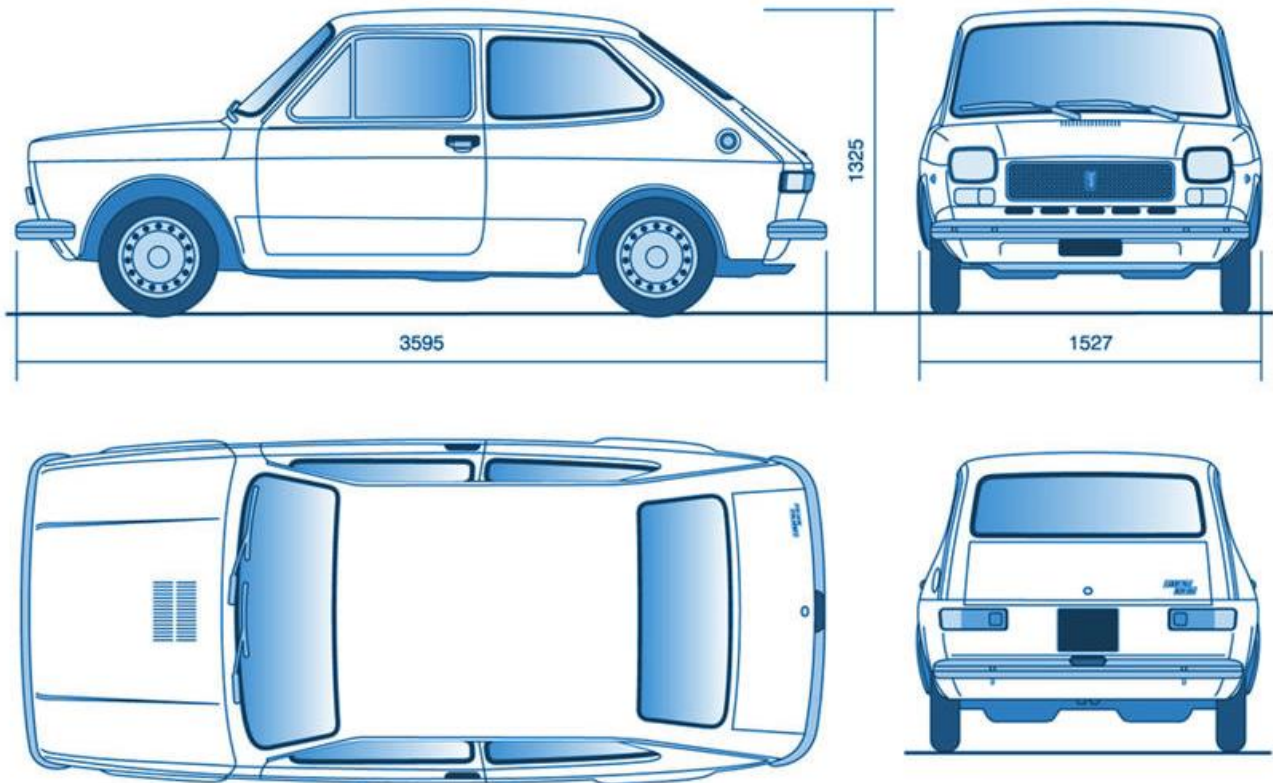
Tour de Corse - 1978



Rally Safari - 1981



FIAT 127 UNA PER TUTTI



Anche "La Manovella" ha voluto dedicare un ampio servizio alla Fiat 127 nel suo n. 6 del giugno 2021 ... coloro che all'epoca erano già associati ASI lo ricorderanno, ma per coloro che si sono iscritti successivamente, credo sia una buona lettura e in particolar modo, il poter fare un confronto tra i due racconti, alla fine può far scaturire qualcosa di ancora più completo e interessante ... almeno per me è stato così.

Per questo motivo vi propongo l'intero servizio della "nostra" rivista ASI.

**N.B.**

Per non sprecare le pagine di "infarma", ho rimpicciolito le pagine dell'articolo.

Per la lettura delle stesse, non credo sia un problema (almeno io ho verificato e si legge bene), essendo un file pdf, una volta aperto e/o scaricato, basta ingrandire la "vista" delle pagine dell'intero file e la lettura risulterà più facilitata.

FIAT 127 SPORT

SPORT PER TUTTI

PENSATA PER RINFRESCARE LA GAMMA
IN UN MOMENTO IN CUI SAREBBE STATO IMPOSSIBILE
PER FIAT PROGETTARE UN'AUTO NUOVA,
LA 127 SPORT AVREBBE ATTRATTO NON SOLO I GIOVANI
MA ANCHE ACCONTENTATO FAMIGLIE E UTENTI
IN CERCA DI PRESTAZIONI
SENZA ESSERE OBBLIGATI A UNA SPESA IMPEGNATIVA

di Luca Marconetti

La 127 Sport Arancio Racing del nostro servizio è dell'agosto 1979. Al lancio costa 4 milioni 673 mila lire, 500 mila più di una 1050 CL 3 porte e 1 milione e mezzo più di una 900 L 2 porte. L'Autobianchi Arz2 Abarth 70 HP costa 100 mila lire in meno, la Mini De Tomaso 4 milioni e 90 mila, la Ford Fiesta 1300 Sport (66 CV) quasi 5 milioni, la Peugeot 104 SZ (66 CV) 4 milioni 690 mila lire.

Pochi modelli di automobili vanno oltre le proprie doti tecniche e ingegneristiche, per venire citati sui libri di storia come importanti tasselli della scena culturale e sociale dei Paesi dove vengono prodotte. La Fiat 127 è uno di quelli. Va da sé che un modello tanto noto sarebbe stato "sfruttato" dal suo produttore per raggiungere fasce trasversali di clientela. È quello che è successo con la 127 Sport, quasi una "leggenda nella leggenda", alla quale abbiamo voluto dedicare un servizio a parte.

UNA NUOVA GIOVINEZZA

Nonostante nel 1969 negli stabilimenti Fiat scaturisca una drammatica situazione generata da agitazioni sindacali, blocchi delle linee, rivendicazioni operaie e infiltrazioni terroristiche che mineranno l'intera filiera produttiva fino a tutto il 1980, la 127 è un successo incredibile, di critica - viene insignita del Premio Auto dell'Anno 1972 - e di vendita (raggiungerà il milione di esemplari in tre anni e anche all'estero sarà una delle Fiat più vendute) e la sua evoluzione costan-

te, come dimostra il lancio, nel 1977, a sei anni dalla sua presentazione, della II serie. Come abbiamo visto nell'articolo precedente, fra le novità importanti di quell'anno c'è anche il lancio del motore di 1049 cm³ della cosiddetta "serie Brasile". Sappiamo anche che questo, nelle versioni tradizionali, ha una potenza maggiore modesta rispetto al 903 "Aste e Bilancieri". In realtà i progettisti conoscono le sue potenzialità tanto che, ben presto, decideranno di offrire alla clientela una versione inedita, più potente, destinata ai giovani e a chi cerca prestazioni ma anche maggior impatto stilistico, cura dei dettagli superiore e distinzione: è la Sport del 1978. Ma non è tutto: con la 127 Sport la Fiat, ancora in una situazione di incertezza in quel periodo e impossibilitata a sviluppare un nuovo progetto per questo segmento, intende tornare a far parlare della 127 nonostante non sia più una vettura freschissima e garantire così una sopravvivenza che durerà ancora ben altri dieci anni: "minimo sforzo, massima resa"... Infine, con la 127, Fiat penetrerà in un mercato che sta aspettando molti, specialmente in Paesi come Germania, Francia



FIAT 127 SPORT

e Belgio, dove stanno avendo una inaspettata larga diffusione due modelli che rispondono al nome di Volkswagen Golf GTI e Renault 5 Alpine; in questi mercati, secondo alcune testate specializzate dell'epoca, le "piccole bombe" rappresenterebbero addirittura il 20% delle vendite del settore.

SPORT 70 HP PRIMA SERIE (1978-1980)

In quel periodo i giovani che cercano una vettura abbordabile ma più potente di quella guidata dal genitore, nella gamma del Gruppo Fiat possono scegliere tra la piccola e nervosa A112 Abarth e le più impegnative 128 3P e poi 131 Racing. E le giovani famiglie? Proprio a loro si penserà nell'ideazione della protagonista del nostro servizio.

La 127 Sport viene presentata, insieme alla 131 Racing, il 24 giugno 1978, quando a Torino la gente è in piazza per festeggiare, come da tradizione, San Giovanni Battista, patrono della città.

Come suggerisce il nome "Sport" - di "cinquecentesca" memoria, ormai un classico per le versioni pepate ma non stravolte dei modelli

di Casa - per creare la più scattante delle 127 si parte dal motore monoalbero con distribuzione a cinghia dentata "1050 Brasile" (basamento in ghisa e testata in lega leggera) che qui, con una testa ridisegnata e dal profilo più spinto, albero a camme e condotti di aspirazione/scarico totalmente rivisti, valvole maggiorate, nuovi pistoni, coppa dell'olio più capiente, rapporto di compressione aumentato da 9,3:1 a 9,8:1 e l'adozione di un carburatore doppio corpo Weber 34 (DMTR 47/250) in luogo del precedente 32 (modifiche che sarebbero state raggruppate sotto la nuova sigla interna 127 A1.000), la potenza del 1050 sarebbe salita del 40%, da 50 a 70 CV a 6500 giri/min per una coppia massima di 83,4 Nm a 4500 giri/min. Per ottimizzare l'aumento di prestazioni viene modificata anche la ciclistica: 3 nuovi supporti motore antivibranti in gomma, rapportatura del cambio a 4 marce adeguata alla guida sportiva, ma anche a mantenere velocità di crociera confortevole per quattro persone (nonostante tutti denuncino la mancanza di una 5^a marcia, specialmente in autostrada), rapporto al ponte accorciato (13/58 invece che 14/57).





La 127 Sport del 1978 è riconoscibile per la mascherina con grigliatura effetto alluminio, il logo tondo rosso bordato di alloro (come le Fiat sportive del passato), per il bordino attorno all'estrattore d'aria sul cofano e per lo spoiler inferiore, entrambi in plastica nera. Lo specchietto "a conchiglia" è dedicato alla Sport, tutte le modanature sono nere, le barre laterali sono più spesse, le scritte appaiono sul coperchio motore e sul portellone, il terminale a doppia uscita è di serie, i cerchi hanno canale da 4,5".

Il posto guida - qui quello della 70 HP nera - riprende quello delle normali CL ma qui in più abbiamo il volante sportivo in pelle a due razze della A112 Abarth (ma verniciato di nero) e due strumenti secondari, orologio e il manometro olio, introduzione che obbliga la ricollocazione del portacenere, in basso.

Gli interni presentano bellissimi sedili con poggiatesta integrati, giudicati però poco contenitivi. La finta pelle nera con cadenerini arancio è una delle due opzioni disponibili.

La strumentazione è sempre inserita nei due ottagoni ma qui c'è il contagiri di serie e una mascherina effetto alluminio.





Le due 70 HP del nostro servizio, Arancio Racing con decalcomanie nere e Nero con decalcomanie arancio con la 75 HP rossa.

I design dei frontali riprendono rispettivamente II e III serie delle 127 normali, anche se qui rimangono caratterizzazioni estetiche quali mascherine dedicate, loghi e spoiler inferiori. Anche gli specchi di coda differiscono dalle sorelle meno pepate: le 70 HP hanno lo spoiler al tetto, la 75 HP ne aggiunge uno alla base del lunotto.



I freni a disco anteriori desunti dalla 128 e il servofreno agente sull'avantreno, unica 127 a esserne dotata, terminale di scarico a doppia uscita cromata e cerchi in lamiera specifici con canale maggiorato di mezzo pollice (4,5" invece di 4") e disegno esclusivo e, a richiesta, con pneumatici ribassati 155/70 in luogo dei 135 SR 13" radiali di serie. Le sospensioni - che sono quelle delle versioni normali: avantreno e retrotreno a ruote indipendenti, anteriori McPherson con bracci trasversali oscillanti e molle elicoidali, posteriori con bracci triangolari trasversali oscillanti e balestra trasversale - hanno una nuova barra antirollio anteriore di diametro maggiorato (21 mm invece di 19). Così equipaggiata la 127 Sport non è una sportiva estrema fatta per tempi "da casello a casello" fantasmagorici, ma è una compatta che gode di una elasticità tipica di cilindrata e vetture ben più generose: il "1050 Brasile" vitaminizzato, infatti, garantisce un funzionamento regolare e progressivo fin dai regimi più bassi e, nel misto ma anche nelle arterie cittadine a scorrimento veloce, si può quasi sempre tenere il 4° rapporto senza per forza dover scalare. Quando le si chiedono prestazioni, invece, va tenuto oltre i 3500 giri/min per farle raggiungere la zona ideale d'impiego,

che è dai 5000 fino ai 7000 giri/min. Tutte doti che le permettono sorpassi agili e capacità di destreggiarsi in ogni situazione.

La Fiat dichiarerà 160 km/h di velocità massima ma quella rilevata dalle prove sarà in realtà inferiore di circa 4 km/h, comunque giudicata buona mentre ottimo è lo spunto: sul chilometro da fermo ci vogliono 3 secondi meno di una 1050 CL mentre i 100 km/h si raggiungono in meno di 13 secondi, in linea con le concorrenti.

Così come già fatto per la A112, la Sport è subito ben riconoscibile per una caratterizzazione estetica molto vistosa, in controtendenza con quando fatto da Renault e Volkswagen per i modelli pepati, riconoscibili dalle sorelle tranquille per pochi dettagli: l'estetica di base è quella della 127 II serie 3 porte presentata l'anno prima, ma qui troviamo mascherina anteriore "a griglia" con maglie rettangolari color alluminio, simbolo tondo e rosso con corona di alloro, tipico delle Fiat sportive del passato, maniglie porta, gocciolatoi e cornici vetri neri, due vistosi spoiler in plastica nera, quello inferiore sul frontale sotto il paraurti e quello posteriore alla base del tetto, a celare le cerniere del portellone. Forte contrasto anche quello creato dalla scelta delle livree in abbinamento con le decalcomanie: ➤

La seconda è invece una tappezzeria in tessuto spigato, sempre nero con cadenini arancio e rifiniture in pelle (immagine dell'Ufficio Stampa Fiat). La 127 nera del servizio è del gennaio 1981, a poche settimane dal lancio della versione Restyling. Presenta dei cerchi in lega Mille Miglia coerenti con l'epoca.



FIAT 127 SPORT



La 70 HP Restyling del marzo 1981 in una immagine dell'Ufficio Stampa Fiat. Il Rosso Corsa ha sostituito l'arancio, i filetti sulla carrozzeria ora sono due, la scritta Sport al posteriore è più in basso in una fascia a contrasto e, su richiesta, si possono avere le vistose "strip" laterali visibili in foto. I più sobri e piacevoli interni Quadretati con finiture in finta pelle nera della restyling. La scritta, in questo caso argento, colore delle finiture abbinata al colore nero, al posto di quelle arancio.



di serie sono disponibili le tinte nero e arancio Racing, la prima con filetti - che circondano l'intera carrozzeria da un parafrangente all'altro passando dalla coda - e scritte identificative - due ai lati del coperchio motore e una dietro sulla base del portellone, a sinistra - adesivi arancioni, la seconda con gli stessi ma neri; a richiesta invece un più sobrio argento metallizzato (con decalcomanie nere). Paraurti (senza profilo cromato) e fanaleria (anteriore allo iodio) sono desunti dalla CL mentre le barre laterali, che alla base della portiera presentano la targhetta con l'indicazione della potenza "70 HP", sono nuove, così come il bello specchietto retrovisore, a forma di "conchiglia" e l'estrattore dell'aria per la presa del cofano motore.

Anche gli interni seguono la stessa filosofia di personalizzazione sportiva dell'esterno. Il volante a due razze sdoppiate in alluminio, con corona in pelle di serie, è quello della A112 Abarth ma qui verniciato di nero; la strumentazione, raccolta nei due ottagoni comuni alle altre versioni (ma inseriti in una mascherina color alluminio), è qui arricchita dal contagiri, mentre a centro plancia troviamo, al posto del portacenere, l'orologio analogico e il manometro dell'olio, circolari ma iscritti in sagomine effetto alluminio anch'esse ottagonali. Immutati i comandi della climatizzazione, le caratteristiche bocchette dell'aria circolari e l'alloggiamento della radio di fronte al passeggero mentre il pomello del cambio è leggermente rivisto, più squadrato. Di nuova fattura sono invece i sedili anteriori che, nella parte bassa mantengono le caratteristiche di confort e buona imbottitura degli altri (ma saranno criticati per essere poco contenitivi) mentre in quella superiore presentano un particolare appoggiatesta integrato che aumenta la sensazione di sportività nell'abitacolo, dove domina il nero, colore scelto per

moquette, imperiale e alette parasole. Lo stesso colore si ritrova per il rivestimento dei sedili, sia che si scelga il tessuto spigato sia che si opti per la finta pelle con sedute antiscivolo, anche se, in entrambi i casi, cuciture e cadenini sono in finta pelle arancio (azzurro per le Sport argento metallizzato). Il divano posteriore è sdoppiato (di serie), elemento che, insieme al portellone, rende ben accessibile, capiente e sfruttabile il bagagliaio.

SPORT 70 HP PRIMA SERIE RESTYLING (3/1981-11/1981)

All'inizio di marzo 1981, nonostante manchi poco al lancio della Terza serie, la gamma della 127 viene totalmente rivista. Quella che riceve le modifiche più limitate è però proprio la Sport: la meccanica rimane invariata ma ora la mascherina è nera (già apparsa negli ultimi mesi di produzione) e ospita la sola denominazione "Sport", a destra. Le scritte in corsivo sui lati del coperchio motore invece, sono scomparse e ora, con un artificio ancora più vistoso ma solo a richiesta, appaiono in stampatello maiuscolo su bande adesive inferiori con fondo sfumato a contrasto, la stessa "trama" utilizzata per la scritta in coda (che rimane in corsivo) standard, ora sotto il profilo, non più formato da tre filetti ma da due. Altre modifiche sono le barre laterali ora in tre pezzi (appare quello sul parafrangente anteriore), le maniglie di apertura - alluminio - e gli interni, dove tessuto spigato e finta pelle zigrinata sono sostituiti da un'unica configurazione di misto panno a quadretti colorati e pelle finta nera per poggiatesta e cadenini. Fra i colori, l'arancio lascia il passo al rosso Corsa, al nero sono abbinata le decalcomanie grigio argento e si aggiungono altre due tinte metallizzate, oltre all'argento: azzurro Ghiaccio e rosso.

SPORT 75 HP SECONDA SERIE (1981-1983)

A fine 1981 la 127 ha raggiunto i 5 milioni di esemplari prodotti. Lo sviluppo della sua sostituta, la Uno, è in stato piuttosto avanzato ma il mercato chiede ancora a gran voce la popolarissima utilitaria ormai apprezzata e acquistata in tutto il mondo. A novembre di quell'anno, dunque, viene lanciata la gamma III serie della 127, della quale fa parte anche una nuova Sport (in questo caso II serie). Si cambia tutto, a partire dall'estetica: il nuovo modello ha frontale con grandi fari rettangolari bordati di nero a filo carrozzeria, inclinazione opposta rispetto al passato, calandra più pulita con una mascherina a tutta lunghezza e nuovi paraurti a fascione; il posteriore si rifà al passato ma ha proiettori di maggior dimensioni e più fascianti e la parte finale della codina è caratterizzata da un pannello in plastica come il nuovo paraurti, elemento che genera, rispetto al passato, un piacevole elemento stilistico "a gradino" tra portellone e fascia inferiore. La più curata versione Special, poi, presenta anche ampie barre paracolpi in plastica grezza che interessano tutta la parte bassa della fiancata e proseguono con profili su entrambi i passaruota. È proprio sulla base della Special che si plasma la Sport, anche questa volta riconoscibile per alcuni dettagli peculiari: spoilerino inferiore, estrattore d'aria sul cofano motore, mascherina "a griglia" rossa (mentre il simbolo rosso bordato di alloro è ora presente su tutte le versioni), doppio profilo nero con inserto argento sulla fiancata, assenza totale di cromature e, al posteriore, ben due spoiler, quello "tradizionale" al tetto e uno inedito alla base del lunotto, con alloggiamento per il braccio del tergicristallo. ➤



FIAT 127 SPORT

La 75 HP 5 Speed ha un aspetto moderno e piacevole ma le borchie previste di serie sono davvero una caduta di stile impressionante: optional obbligatorio saranno i cerchi in lega.



La protagonista del nostro servizio è stata immatricolata a Roma nel gennaio 1983 ed è in livrea Rosso Corsa. Al lancio costa 8 milioni 236 mila lire, mentre una Ritmo 75 Super (stesso motore), costa quasi due milioni di più. Nello stesso "frange" di potenza ancora la A112 Abarth che costa 7 milioni 534 mila lire e la Ford Fiesta XR2 (quasi 9 milioni).

IL RACING ALLA PORTATA DI TUTTI

Sin dalla sua uscita, le prestazioni brillanti della Fiat 127 hanno indotto alcuni piloti ad utilizzarla per correre, soprattutto nei rally. In pista risultava meno efficace a causa del peso, decisamente superiore a quello delle Innocenti Mini Cooper e delle Autobianchi A112. Nei rally invece l'ottima tenuta di strada la rendeva competitiva soprattutto in Gruppo 1 (Turismo di serie) nella classe fino a 1000 cm³. Con l'arrivo delle versioni Sport e 1050 CL si è avuta una netta evoluzione nelle prestazioni. La Sport è stata protagonista assoluta dei Trofei Fiat Alitalia in pista e nei rally, dove a volte riusciva ad avere la meglio sulle Autobianchi A112 Abarth 70HP. La 1050 CL è stata invece

molto utilizzata in Gruppo 2, grazie a una serie di varianti omologate in fiche. Preparatori come Piero Lavazza riescono a ottenere ottimi risultati a livello assoluto, come il 3° posto di Roberto Melotto nel Giro dei Monti Savonesi del 1981 e la vettura vince il campionato italiano di categoria con Cesare Bracco e Rosy Del Buono. Ma il risultato più eclatante lo ottiene la Fiat 147 "brasiliiana" alimentata ad alcool, che nel 1° Rally del Brasile nel 1979 ottiene il 4° posto assoluto con l'italiana Anna Cambiagli in coppia con la brasiliana Nilda Doeghe, alle spalle di Markku Aien e Walter Rohrl con le Fiat 131 Abarth ufficiali e del locale Torres su Ford Escort RS.





FIAT 127 SPORT



Belli i sedili, in tessuto grigio e fianchetti in finta pelle nera, stesso "stile" delle sportive Ritmo 105 e 125 TC. Curioso il disegno dei poggiatesta, con una retina nera. La plancia condivisa con il resto della gamma, a eccezione del volante (lo stesso della 70 HP), del manometro olio in alto a sinistra e del pedale dell'acceleratore, in alluminio e di foggia sportiva. Il posteriore riprende il layout delle 127 III serie normali, con la fanaleria di dimensioni generose inserita in una mascherina di plastica nera. La fiancata con i fascioni in plastica sono desunti dalla Special mentre la Sport 75 HP si distingue per i due spoiler posteriori e la modanatura adesiva nero/argento. Riappare le scritte Sport su coperchi cofano e sul portellone, insieme alla dicitura "5 Speed". L'esemplare del nostro servizio è equipaggiato da bei cerchi in lega optional.



FIAT 127 SPORT

Alle ruote ora, borchie integrali in plastica decisamente brutte, tanto che la maggior parte della clientela la ordinerà con i bellissimi cerchi in lega a quattro razze spesse. Tre le tinte ora disponibili: rosso Corsa, nero (con filetti rossi) e azzurro Ghiaccio metallizzato, disponibile con sovrapprezzo.

La targhetta identificativa sulla fiancata riporta la nuova potenza della Sport: "75 HP". Infatti l'auto ha ora un motore inedito, per la prima volta non condiviso con le sorelle meno prestanti. È il 1301 (127A3.000) - sempre monoalbero in testa con cinghia dentata della "serie Brasile", derivato dal 1050 aumentando la corsa - della Ritmo 75, che, appunto, eroga, con carburatore da 34", 75 CV a 5700 giri/min e, soprattutto, una coppia massima di ben 103 Nm. Questo dato, abbinato a un cambio a 5 rapporti - come si evince dalla scritta "Sport 5 Speed" sul portellone posteriore - renderà la 127 Sport quasi da turismo, elastica e piacevolissima da guidare, con prestazioni leggermente migliori rispetto alla 70 HP (164 km/h) ma uno spunto migliorato di quasi 3 secondi (lo 0-100 km/h si copre in appena 10 secondi) e una progressione di marcia da vettura di segmento superiore. Migliori saranno perfino i consumi.

Anche gli interni, che riprendono il layout delle altre 127 III serie, a sua volta ispirato alla plancia della Ritmo, presentano novità: il volante è ancora il due razze (in pelle) della 70 HP, la strumentazione (ricchissima, c'è perfino la spia per il liquido freni insufficiente) con contagiri è

La strumentazione completissima, con contagiri.



tutta raggruppata nell'ampia incassatura di fronte al guidatore (mentre il manometro è ora in alto a sinistra, in un alloggiamento dedicato), l'orologio è sull'imperiale, nei pressi della plafoniera, digitale a led rossi con tanto di cronometro, i pannelli porta sono meglio rivestiti e con un poggiatesta maggiorato, i sedili sono finalmente profilati (anche se è scomparso il divano posteriore sdoppiabile), rivestiti da tessuto grigio e fianchetti in finta pelle nera, stessa configurazione utilizzata sulle sportive Ritmo 125 TC, mentre i poggiatesta hanno un'originale trama "a retina". Comandi della climatizzazione, leva del cambio (qui con cuffia morbida) e mobiletto del tunnel sono invece gli stessi delle altre 127; solo il pedale dell'acceleratore è in alluminio forato.

Si ringraziano per la partecipazione e l'impegno Andrea Buccella (inquadrando il QR Code si può vedere la sua pagina Instagram tutta dedicata alle 127) e Alessandro Cavagnaro e per la collaborazione Cristian Massabò e Alessandro Fabiani.



SCHEDA TECNICA

FIAT 127 SPORT 70 HP
(tra parentesi i dati della 75 HP)

MOTORE:	Tipo 127 A1.000 (127 A3.000), anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, basamento in ghisa, testata in lega leggera, distribuzione monoalbero in testa, cinghia dentata, alesaggio e corsa 76x57,8 mm (76x71,5 mm), cilindrata 1049 cm ³ (1301 cm ³), rapporto di compressione 9,8:1 (9,75:1), potenza 70 CV (DIN) a 6500 giri/min (75 CV DIN a 5750 giri/min), coppia 83,4 Nm a 4500 giri/min (103 Nm a 3500 giri/min), un carburatore doppio corpo invertito Weber 34 DMTR 47/450 (54/250).
TRASMISSIONE:	trazione anteriore, cambio manuale a 4 marce (5 marce), frizione monodisco a secco.
SOSPENSIONI E FRENI:	anteriori a ruote indipendenti McPherson, bracci trasversali oscillanti, molle elicoidali, barra stabilizzatrice; posteriori a ruote indipendenti, bracci triangolari trasversali oscillanti, balestra trasversale. Sulle quattro ruote ammortizzatori idraulici telescopici. Freni a disco all'avantreno, posteriori a tamburo, doppio circuito, servofreno.
RUOTE E PNEUMATICI:	135 SR13 Radiali, a richiesta 155/70 SR13 (solo 155/70 SR13).
DIMENSIONI E PESI:	passo 2225 mm, lunghezza 3645 mm, larghezza 1536 mm, altezza 1358 mm, peso in ordine di marcia 775 kg.
PRESTAZIONI:	0-100 km/h in 12,9" (10"), velocità massima 155 km/h (164 km/h); consumo 13 km/L.



ABBINAMENTI COLORI/INTERNI

SPORT 70 HP PRIMA SERIE

Esterno: nero 601, arancio Racing 255, grigio chiaro metallizzato 625.
Interni: tessuto spigato o finta pelle nera con cadenini arancio (azzurri per grigio chiaro).

SPORT 70 HP PRIMA SERIE RESTYLING

Esterno: rosso Corsa 854, nero 601, grigio chiaro metallizzato 625, rosso metallizzato 134, azzurro Ghiaccio metallizzato 613.
Interni: tessuto in panno a quadretti colorati con poggiatesta e cadenini in finta pelle nera.

SPORT 75 HP SECONDA SERIE

Esterno: rosso Corsa 854, nero 601, azzurro Ghiaccio metallizzato 613.
Interni: tessuto grigio con fianchetti sedute e schienali in finta pelle nera.

FIAT 127

PRIMA SERIE, LA CAPOSTIPITE

La I serie (1971-1977) è oggi la più iconica e dal design più pulito. Montava il robusto e, per l'epoca e il segmento, brillantissimo 903 cm³ "Aste e Bilancieri" di quella che diverrà la leggendaria Serie 100: 47 CV per 140 km/h di velocità massima. Gli interni, pur nella loro semplicità, erano curati e robusti.



QUATTRO PORTE, LA SPAGNOLA

La 127 "con le porte dietro" verrà prodotta unicamente dalla spagnola Seat, all'epoca licenziataria Fiat. In listino in Italia la vettura arriverà nel luglio 1976, nel solo allestimento Special. Le finiture sono leggermente diverse ma è comunque venduta con marchio Fiat (che a sua volta esporta in Spagna 25.000 3 porte).



La gamma della 127 Prima serie. Da sinistra, 3 porte (il portellone fu introdotto nel marzo 1972), Special (versione del marzo 1974 con finiture migliorate come griglia anteriore a maglie argenteo, modanature sulle fiancate, tinte metallizzate), 2 porte, Special 3 porte e "base" 2 porte.

SECONDA SERIE, UNA MIRIADE DI VERSIONI

La II serie (1977-1981) è disponibile con 3 e 5 porte, in una miriade di versioni (C, L, CL, Sport, Top poi Special e Super) e con un nuovo motore, il 1049 cm³ (da 50 e 70 CV), derivato da un'unità prodotta in Brasile, dal quale proveniva anche la 127 Diesel introdotta nel marzo 1981 (la base è la 147, che presentava una scocca leggermente diversa dalla 127). La più raffinata della serie è sicuramente la Top del giugno '79 (in foto): motore 1050, tinte metallizzate blu (con tettuccio in tela) o marrone di serie, interni in velluto e plancia abbinati, fascioni grigi sulle fiancate (poi ripresi da Special e Super).



LA RUSTICA, ASSEMBLATA IN LAMBORGHINI



Sempre sulla base della 147 "brasiliana" (costruite a Belo Horizonte), nell'ottobre 1979 esce la 127 "Rustica": pensata per le zone rurali, era disponibile solo color sabbia, con cerchi neri, paraurti tubolari, griglie di protezione per i fari, interni spartani in finta pelle sfoderabile. Il motore era il 1050, la struttura rinforzata, cambio e freni della 128, dietro balestra trifoglia. Optional un robusto portapacchi. Le scocche arrivavano dal Brasile ma erano assemblate alla Lamborghini Trattori.

LA "BRASILIANA" UNIFICATA

Dopo la III serie che rimane in produzione dall'81 all'83 (ne abbiamo parlato nel servizio sulle Sport), con in listino la Panda e la Uno, la Fiat semplifica la gamma della 127, comunque ancora molto apprezzata. Nasce la 4ª serie, detta "Unificata", disponibile solo in versione 147 "brasiliana", riconoscibile per la mascherina anteriore con le 5 barre oblique tipiche del periodo. Anche i motori sono solo "I Brasile": 1050 a benzina, 1300 diesel. Uscirà di listino nel 1987 dopo quasi 6 milioni di unità prodotte.



FIAT 127

ICONA ITALIANA



NEGLI ANNI '70 LA FIAT RIPARTE DALLA SUA NUOVA "TUTTO AVANTI", LA 127. DOPO LA 500, CON LA 127 LE FAMIGLIE ITALIANE POSSONO CONTARE SU PRESTAZIONI BRILLANTI, CONFORT PER 4 PERSONE E AFFIDABILITÀ PROVERBIALE

di Matteo Comoglio

Cl sono delle automobili che più di altre lasciano il segno nell'immaginario collettivo. La Fiat 127 è stata proprio una di quelle che in molti hanno avuto, usato e sfruttato e su cui hanno vissuto interi pezzi di esistenza portando con sé un bel ricordo. La 127 è una vettura moderna, affidabile, scattante e briosa, spaziosa per una famiglia e oggi, finalmente, si sta prendendo il suo giusto spazio fra le auto da collezione, specialmente la Prima serie, più iconica nel design. Dietro al progetto di questa vettura c'è il "padre" di gran parte delle vetture prodotte dalla Fiat in quegli anni: Dante Giacosa. Il valente ingegnere torinese credeva fermamente in questa nuova automobile e nelle sue caratteristiche e decise di affidare lo stile a un giovane, anzi giovanissimo Pio Manzù. Figlio dello scultore e pittore Giacomo Manzù, Pio è un rampante brillante ed estroso, che riesce a dare fin da subito uno stile unico alla vettura, ricordando tutte le superfici con attenzione e cura per ogni singolo dettaglio, incluso negli ingombri della meccanica. Il manichino definitivo, seppur ancora con qualche ritocco da fare, convinse Giacosa al punto da volerlo presentare al comitato di presidenza. Pio Manzù ne fu entusiasta ed era pronto a illustrare ogni particolare. Purtroppo la vita non fu generosa con lui: la mattina stessa della presentazione, Pio morì nel viaggio verso Torino. In Fiat rimasero tutti sconvolti e il progetto venne accantonato: tutti lo consideravano un po' suo e quel manichino rimase in un angolo, quasi dimenticato per un po'. Ma ormai il processo di realizzazione della nuova vettura era partito e bisognava dare una forma definitiva. Così, Giacosa e Boano recuperarono il manichino e,

dopo un attento studio, decisero di ridurre il volume del cofano anteriore, abbassandolo di qualche centimetro. Dopo questo ritocco, il manichino con la forma definitiva viene approvato e inizia così la storia della Fiat 127, fino al momento del suo debutto nella primavera del 1971. L'interesse destato da questa nuova automobile è incredibile: moderna, con ottime prestazioni, un abitacolo comodo per 4 persone e spazio per i bagagli. Non ultimo, una meccanica affidabile, finalmente "tutto avanti", chiodo fisso di Giacosa e poco onerosa da mantenere. In pochi anni la 127 diventa così la vettura più venduta in Europa, stabilendo un vero record per quel periodo. Le serie successive perderanno poi le caratteristiche peculiari della capostipite nata dalla matita del giovane Pio Manzù, ma rimarranno sempre fedeli al progetto originario. Oggi, nell'anniversario dei suoi 50 anni si può dire che nonostante le sue origini di utilitaria si sta ritagliando un suo spazio nel mondo del collezionismo, finalmente apprezzata, ammirata e posta accanto a modelli ben più blasonati. Come avete potuto leggere nelle pagine precedenti, per onorare la 127 in questo suo anniversario, abbiamo scelto di parlare prevalentemente dei modelli "sportivi", che tanto hanno fatto sognare una generazione, che con soli 70 CV si divertiva, sentendosi come al volante di una vettura da competizione. Le prestazioni di queste vetture erano tutt'altro che limitate ed erano davvero delle piccole sportive tutto pepe, sempre pronte a far cantare il brioso 4 cilindri nella zona rossa del contagiri, regalando emozioni che forse oggi ci fanno sorridere, ma che per l'epoca non erano affatto scontate. ■



Siamo davvero soddisfatti!!!

Quella "cosa" che si chiama condivisione tra Amici sta funzionando molto bene.

Avevamo iniziato con Gabriella Scarioni, poi vi ho parlato del mio Spider, a seguire Angelo Del Miglio e altri ancora, che ci hanno raccontato di loro e della passione per i propri mezzi.

Anche in questo numero abbiamo il piacere di accogliere nelle nostre pagine il racconto di uno di noi e questo non deve esaurirsi ... continuiamo così ... vi ringrazio sin d'ora.

Come già detto, non importa come li invierete ... non impaginati, con errori ortografici, con foto non inserite al posto giusto ... nessuno nasce narratore e/o scrittore ... ci sarà qualcuno che li metterà a posto senza nessuna pubblicità.

Inviatemi le vostre storie, le vostre passioni, le vostre gite ... condividete con noi per dividerle con tutti, sarà un piacere legervi.

Nicola Salvo



Da CAVEM

Ricordati di ricordare ...

Buongiorno a tutti i nostri cari Soci.

Vi scrivo in quanto molti ci chiedono il modulo di rinnovo per il 2023.

Lo abbiamo mandato sia a novembre che con gli auguri a dicembre.

Poi ci sembrava inopportuno e maleducato insistere.

Comunque sul sito www.CAVEM.it trovate la modulistica per rinnovare.

Inviando sia il modulo che la contabile del bonifico ad info@cavem.it si risolve tutto.

Se il bonifico proviene da un conto il cui intestatario è diverso dal socio siete pregati di inserire nella causale "rinnovo del socio....cognome....nome".

Grazie

Il Presidente

Claudio Mereu

Buongiorno ancora.

Comunicazione importante per quanto riguarda l'esenzione del bollo auto.

Non sono più validi i documenti "Attestato di Storicità" (ADS) che erano dei cartoncini plastificati.

La regione non li riconosce più.

Quindi se il mezzo non è mai stato registrato in precedenza presso la regione si deve fare il Certificato di Storicità (CRS).

Anche la targa oro senza CRS non ha valore per l'esenzione del bollo.

Infine, per i residenti in Lombardia, la tassa di circolazione (30 euro) NON è dovuta.

Spero di aver fatto un po' di chiarezza.

Il Presidente

Claudio Mereu

Messaggio per la partecipazione agli eventi.

Raccogliamo tramite whatsapp o mail (vi faremo avere la mail dedicata) le adesioni alle manifestazioni.

Per i regolaristi chiediamo di inviarci i dati delle loro auto in modo da creare una biblioteca e caricare direttamente i loro dati nelle schede di iscrizione.

Prossima manifestazione cui partecipiamo:

Trofeo Castellotti

26 marzo

Per meglio incanalare le comunicazioni abbiamo creato delle caselle di posta dedicate:

- areatecnica@cavem.it per contatto con il commissario tecnico
- amministrazione@cavem.it per contatti con la segreteria/pagamenti
- manifestazioni@cavem.it per partecipazione a manifestazioni
- presidenza@cavem.it per richieste dirette al presidente
- info@cavem.it resta aperta per comunicazioni generiche.

Grazie a presto

Prossimo programma di club presso Hotel Admiral - Milano

30 marzo assemblea CAVEM

A seguire serata su 007

Ore 19,00: assemblea Soci

Ore 20,00: cena

Ore 21,30: serata 007

18 aprile

Ore 19,00: aperitivo giovani

23 maggio

Cena e Parigi Dakar

13 giugno

Aperitivo Giovani

Per info, contattare la Segreteria

Poi ripartiamo a settembre

CAVEM anche in pista

di *Alberto Bergamaschi*

Non solo raduni e regolarità per il CAVEM, ma anche velocità in pista. Ovviamente con un'auto d'epoca!

Per chi non ne fosse a conoscenza, il nostro socio Alberto Bergamaschi si cimenta da anni (50 per l'esattezza!) nelle competizioni sia rally che di velocità con svariati modelli di auto.

Nell'ultimo decennio si è dedicato in egual misura ai Rally di Regolarità a Media con una Volkswagen Maggiolone 1303S ex-ufficiale e con una BMW 2002 Tii ed al Campionato Italiano Velocità in Circuito con una Alfa Romeo 2000 GT Veloce.

Proprio in questa specialità, in coppia col collega Stefano Caprotti, si è aggiudicato per quattro anni consecutivi il titolo della classe Turismo 2000 con l'Alfa 2000 GTV della Scuderia del Portello.

Il Campionato Italiano Velocità Autostoriche si articola su otto gare di durata con cambio pilota che si disputano sui più importanti circuiti italiani: 6 gare sono sulla durata di un'ora, una sulle due ore ed una sulla distanza di 300 chilometri, cioè circa due ore e mezza.

Al via concorrono le più belle vetture storiche costruite dal 1947 al 1990, suddivise in quattro raggruppamenti a seconda dell'anno di produzione. A loro

volta, ogni Raggruppamento prevede una divisione per classi di cilindrata e per tipologia di vettura, cioè se preparata o derivata dalla serie.

L'Alfa 2000 GTV con cui Alberto Bergamaschi prende parte al campionato fa parte del 2° Raggruppamento (quello per modelli costruiti dal 1970 al 1975) nella categoria Turismo di Serie, che è praticamente un monomarca Alfa Romeo.

I punteggi di campionato vengono assegnati in funzione del risultato di classifica di classe e di piazzamento assoluto all'interno del Raggruppamento di appartenenza.

Ciò fa sì che, se per la classifica di classe concorrono solo le vetture di quella determinata categoria, per l'assoluta la situazione è più complicata in quanto sono in lizza auto diverse di cilindrata differente e di preparazione differente.

Alberto Bergamaschi e Stefano Caprotti, "soci" indivisibili da una decina di anni, si sono aggiudicati il campionato italiano di classe nel 2019, 2020 e 2021.

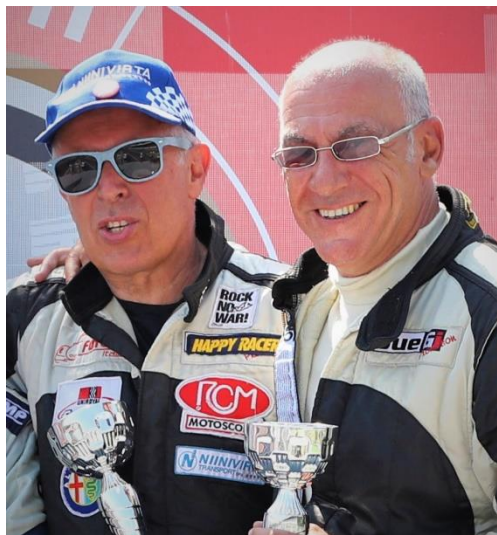
Nel 2022 si sono presentati ancor più agguerriti, riuscendo ad aggiudicarsi la

classe il sei delle sette gare disputate ed arrivando una volta secondi per un problema tecnico. Questi risultati, unitamente a buoni piazzamenti nella classifica assoluta, hanno loro permesso di puntare addirittura al titolo assoluto, essendosi presentati primi, anche per soli 2 punti, all'ultimo appuntamento stagionale, la gara di 2 Ore di Magione.

Solo la maggiore potenza della vettura dell'avversario, una Alfa GTAM con una quarantina di cavalli in più, e la bravura del coequipier ingaggiato per l'occasione, tale Emanuele Pirro vincitore quattro volte della 24 Ore di Le Mans ed ex pilota di Formula 1, hanno avuto ragione della caparbia di Alberto e Stefano per soli 4 punti, con un distacco di appena soli 36 secondi dopo due ore di gara.

Al nostro pilota e al suo "socio" resta la soddisfazione del titolo di Campione Italiano anche nel 2022 della classe Turismo 2000 e Vice-campione assoluto del 2° Raggruppamento.

Un risultato che fa onore anche al CAVEM.



Sopra i due protagonisti, a dx Alberto Bergamaschi e a sx Stefano Caprotti.





Apprezza l'arte e mettila ... in salotto



Elisabetta Franceschini
magazine



Opere Redazionali
Viaggi in Moto **Video**
Design Mostre ed Eventi
 Rassegna Stampa **Incontri**

<http://elisabettafranceschiniarte.blogspot.com/>



l'arte di **Elisabetta**

<https://www.facebook.com/Elisabetta.arte>

Perché queste pagine a lei dedicate? Semplice, perché chi frequenta il CAVEM è ha partecipato a qualche evento all'Hotel Admiral di Milano, ha già conosciuto i dipinti di Elisabetta e se per caso non avesse avuto occasione di chiedere di chi fossero e dove eventualmente si potevano acquistare, oggi ha l'opportunità di avere notizie.

Per presentare Elisabetta, chi meglio di chi la conosce bene?

L'arte è l'espressione del pensiero più profondo nel modo più semplice" (Albert Einstein).

Nata a Venezia, fin da bambina il disegno è sempre stato il suo modo di esprimersi. Dopo aver frequentato il Liceo Artistico, fondamentale per la sua formazione Artistica, da sempre influenzata dal surrealismo ispirata dal grande Salvador Dalì, ha cercato nelle sue opere di esprimere e far emergere emozioni e sensazioni utilizzando, ricercando e sperimentando varie tecniche pittoriche tra cui la pittura ad olio, l'acquerello e il disegno a grafite.

Da vent'anni lavora presso il suo laboratorio artistico, nella splendida cornice veneziana, ricreando le maschere del teatro della commedia dell'arte e interpretandole nel rispetto della tradizione, ricercando, anche in questo

contesto, creazioni originali per esprimere pienamente la fantasia dei colori e delle forme.

Nella sua carriera artistica ha partecipato a diverse mostre collettive: "Premio Nazionale di pittura Salvatore Fiume" "Rassegna internazionale Pittura-Grafica-scultura-naïf".

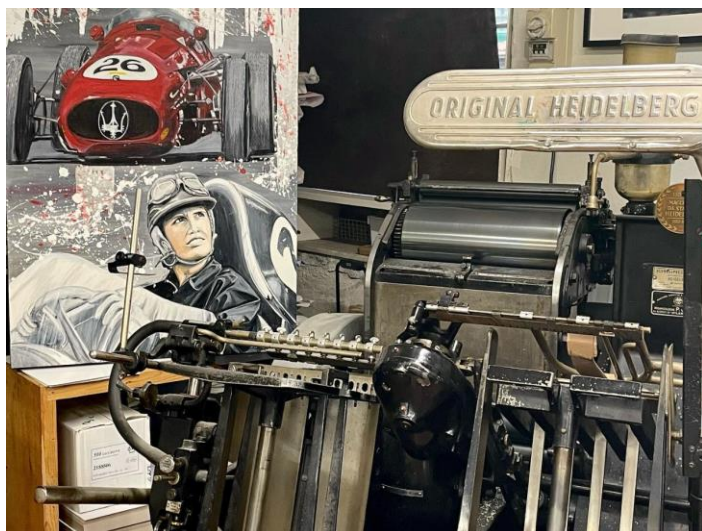
Terzo posto al "Concorso Internazionale Modernate" Iscritta al catalogo Pittori del 900 "Il Quadrato" Frequenta una scuola di fumetto "Comix school" imparando la tecnica dell'inchiostrazione giapponese stile Manga, che metterà in pratica anche in alcuni suoi dipinti.

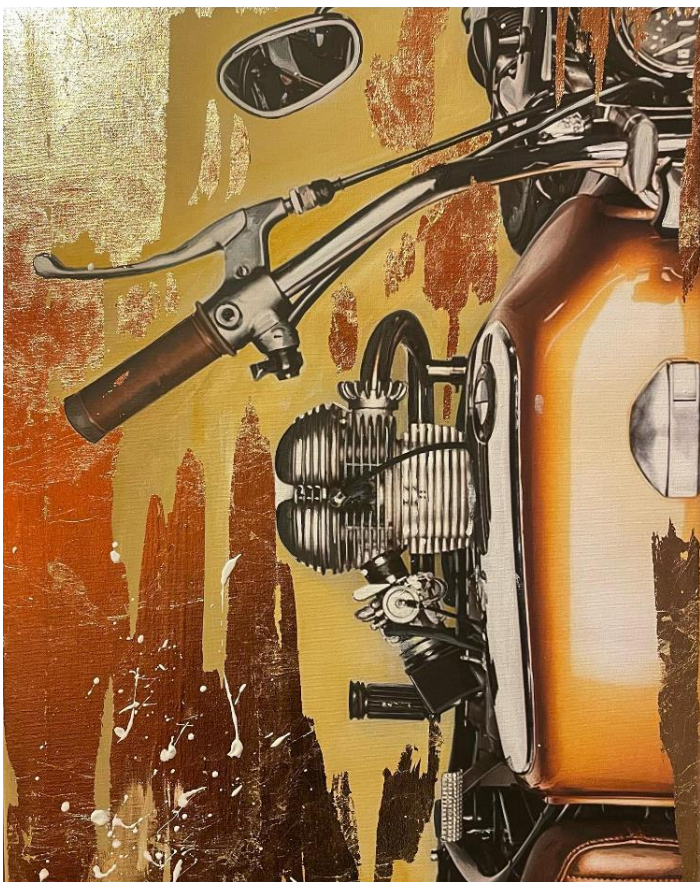
Attualmente alcune delle sue opere sono esposte in gallerie a Firenze ed a Roma, avendo così la possibilità di confrontarsi con altri artisti, crescendo e spingendola a cercare sempre nuove forme di espressione.

Il percorso evolutivo di un artista non deve prescindere dalla continua ricerca di tecniche e soggetti a cui far esprimere sentimenti, sensazioni ed emozioni sempre nuove per lei e per chi apprezza la sua arte.

L'Arte è un qualcosa da condividere, è una testimonianza è un'espressione, per anni ha cercato di esporre la sua arte, ma la sensazione era sempre quella di aver solo speso...per questo dopo aver incontrato persone pronte a sostenere come lei una idea, un progetto, una motivazione che pian piano si è concretizzata, ha deciso di creare Altheo Network, il primo Network che unisce Artisti e viaggiatori, un'occasione per tutti noi di esserci, un modo per dimostrare la nostra arte e il nostro valore.

Perché come diceva Giorgio Gaber "libertà è partecipazione".





E' giusto sapere che esegue dipinti anche su commissione, voi scegliete il soggetto, oppure fornite una foto e Lei ne fa un dipinto su tela.



Come per tutte le cose terrene, quelle per le quali servono i soldi per averle, tenuto conto che pochissimi si sognerebbero di chiedere quanto sono quotati questi quadri, come contattare Elisabetta e quant'altro sarebbe utile sapere ... mi sono permesso di fare io le domande di base ... e nelle risposte potrete trovare anche il modo di contattare l'artista.

Domanda: *Magari avere idea delle quotazioni e dei costi per realizzarli a richiesta ... cosa ne dici? Diversamente la gente non chiede e non si avvicina.*

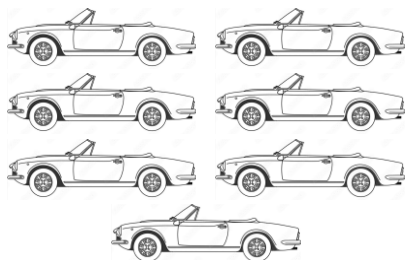
Risposta: *Certo giusto, come indicazione i miei quadri li vendo dai 400 euro a salire, per 60x80 più spedizione. Naturalmente il prezzo sale se aumentano le misure. Grazie*

Se qualcuno dovesse essere interessato, puoi aggiungere/girare la mia mail ... eccolabetty@gmail.com





**Per giusta informazione,
dovete sapere che ...**



PRIMO ELENCO MANIFESTAZIONI 2023

- 26/3 Memorial Castellotti – Codogno (regolarità Club Castellotti)
- 30/3 Assemblea Societaria presso Hotel Admiral – Via Domodossola con cena e dopocena su: il mito di 007
- 16/4 Bergamo San Vigilio (Moto con Club Orobico)
- 18/8 Aperitivo giovani presso Hotel Admiral
- 22/23 aprile – Novegro Auto Collection (Stand CAVEM)
- 12/13/14 Maggio ASIMOTOSHOW – Varano de' Melegari
- 20/5 Raduno della Solidarietà (Club Orobico)
- 23/5 Incontro con cena presso Hotel Admiral: la vera Parigi Dakar
- 11/6 Le risaie del Vercellese (Festa e compleanno del Club per le risaie speriamo)
- 13/6 Aperitivo Giovani
- 24/9 Giornata nazionale del veicolo d'epoca
- 8/10 Cronoscalata Erba/Ghisallo (VCC Como)
- 15/10 VIII Trofeo Ambrosiano (regolarità formula ASI)

CULTURA:

Formula Monza, fucina di campioni

Il futurismo e le automobili

Milano Autoclassica

**PER LE ISCRIZIONI/ADESIONI ALLE
MANIFESTAZIONI CHIAMARE IL NUMERO
SCRIVERE A:**

manifestazioni@cavem.it

OPPURE CHIAMARE: 335712504

POSSIBILMENTE INVIARE MAIL GRAZIE

L'avete mai vista? Qualcuno se la ricorda?

Biagini Passo, la Golf 4x4 Cabrio un po' italiana

<https://it.motor1.com/news/492049/biagini-passo-volkswagen-golf-country-4x4-cabrio/>

di Filippo Einaudi

La meccanica della Country, la carrozzeria della Mk1 e un po' di estro italico. Esclusiva all'esordio, oggi semplicemente rara.



In quasi 50 anni e otto generazioni, la Volkswagen Golf ha assunto davvero tutte le fisionomie e le forme che le mode succedutesi nel corso della sua carriera le hanno suggerito. E quello che non ha osato fare Volkswagen lo hanno proposto tuner, preparatori e carrozzieri, dando vita ad un sottobosco di varianti praticamente sconfinato.

Una di queste elaborazioni è tornata momentaneamente sotto i riflettori lo scorso anno, ricordata dalla stessa Casa tedesca che un anno fa ne ha celebrato il 40° anniversario. Parliamo della **Biagini Passo**, un'insolita 4x4 decapottabile basata sulla [Golf Country](#) e costruita in piccola serie.

Speciale già nella base

A rendere particolarmente degna di attenzione la Passo è il fatto che essa traeva origine da un modello a sua volta piuttosto insolito: la Country era infatti una variante della Golf di seconda generazione che anticipava in molte delle sue caratteristiche la formula delle moderne "cross country", fatta eccezione per la carrozzeria che era quella della berlina a 5 porte.

Le specifiche includevano un assetto rialzato di ben 6 cm (più della media delle "cross" moderne a dirla tutta) con sospensioni rinforzate, la trazione integrale semipermanente Syncro e un allestimento dalla forte caratterizzazione offroad che includeva non soltanto le piastre inferiori ma anche la griglia di protezione anteriore, fari supplementari e la ruota di scorta sul portellone.



Uno strano "ibrido"

Su questa base, in quello stesso 1990 la carrozzeria Biagini ha sviluppato il progetto per una derivata ancora più speciale: Passo era infatti una decapottabile ed adattando sul telaio della meccanica originale, con scocca della Golf Cabriolet di ulteriormente modificata nel personalizzate attingendo a provenienza.

Destinata soprattutto ai mercati dell'est europeo, assemblata ad Atessa, stabilimento in cui veniva della fuoristrada rumena quest'ultima, tuttavia, successo sperato: i dati sono noti, ma si parla al più di poche centinaia di unità (circa 300 secondo alcune fonti, molte di meno secondo altre) assemblate in nemmeno 2 anni.



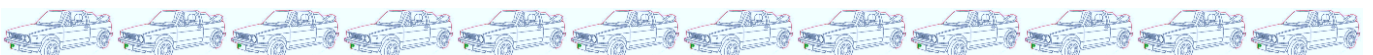
era stata realizzata Country completo della motore 1.8 da 98 CV, la prima generazione frontale e con fanalerie componenti di varia

mercati dell'est europeo, assemblata ad Atessa, stabilimento in cui veniva della fuoristrada rumena quest'ultima, tuttavia, successo sperato: i dati sono noti, ma si parla al

A rischio estinzione

Ancora più rare quelle sopravvissute ai giorni nostri, anche per via della scarsa protezione dalla ruggine che ha senz'altro condannato una parte consistente dei pochi esemplari esistenti alla rottamazione, senza per questo rendere eccessivamente preziosi quelli rimasti. Difficile, comunque, fare una stima, perché oggi anche le ricerche a tappeto presso i principali siti di compravendita di usato non ne restituiscono traccia nemmeno a livello continentale.

Del resto, anche la stessa Golf Country che le faceva da base non si può dire abbia avuto una carriera lunga, essendo stata tolta di listino già nel '91 dopo aver totalizzato poco meno di 8.000 esemplari.



E' proprio Lei, ancora con noi Gabriella Scarioni

di Gabriella Scarioni

Rallye Montecarlo Historique . 30/01 - 03/02/2013

Il Montecarlo della magica Anglia

Erano le 02,30 di una gelida notte, l'Anglia sembrava proprio a suo agio tra i gelidi sali e scendi monagheschi; pilota e copilota si scambiavano le note senza immaginare cosa sarebbe accaduto a breve.

Era il terzo tornante in discesa che affrontavano, ed il sottosterzo controllato con una piccola accelerata divertiva Altool e Gabry, i due occupanti della macchina.

Un lungo rettilineo innevato si presentava ai due amici con le fronde degli abeti carichi di neve, che sembravano inchinarsi al loro passaggio, in fondo al rettilineo una curva a destra, una curva provata molte volte nei giorni precedenti durante le ricognizioni; mancavano 200 metri alla curva quando il pilota decide di affrontarla con un perfetto pendolo da manuale, leggero spostamento a destra, controcurva a sinistra e sterzata decisa a destra; l'Anglia sembrava danzare sulla neve; incisiva e precisa come il suono di un violino, si mette di traverso e spazzola tutta la lunga curva. L'Anglia era talmente perfetta che l'aspetto aerodinamico della carrozzeria, notoriamente sfortunato, sembrava trasformarsi ed essere alla pari delle sue antagoniste.

“ Hai visto Gabry, di cos'è capace questo ferro da stiro? Ha ha ha ha” Dice sorridendo Altool, e Gabry aggiunge:

“ Per forza: è a vapore; la Vaporella scivola meglio sulla neve! Ha ha ha”

Ma la timida Anglia ha un'anima e ha sentito perfettamente gli sfottò degli occupanti e decide che la sua pazienza ha superato i limiti.

Nell'arco della sua esistenza ha sentito troppe cattiverie sul suo aspetto; ha sopportato di essere paragonata ad:

- Auto da reverendo anglicano
- Auto da zitella inglese
- Auto da maestrina elementare
- Copia non riuscita della Consul
- Bomboniera per battesimi
- Harrypotter's car
- Cartoon's car
- Toys car
- Peschereccio

... ma Vaporella ... NO!! ... QUESTO MAI !!!!

“ Adesso faccio vedere io a questi due di cos'è capace la VAPORELLA!!! ” pensa piccata!



Con un rapido scarto destra e sinistra, si libera dalla presa del pilota sul volante, l'acceleratore affonda, la leva del cambio sembra impazzita e innesta marce con una velocità mostruosa, le cinture bloccano i due

amici ai sedili, la griglia anteriore si trasforma in un ghigno malefico e comincia l'avventura.

Procede per il percorso a velocità mai raggiunta da nessun mezzo meccanico su quelle strade, raggiunge in pochi secondi il concorrente che li precede, una Fulvietta partita un minuto prima di loro, annunciando l'arrivo con un'abbagliata talmente potente che scioglie i fanali posteriori e la targa della Fulvia, finge un sorpasso a destra e poi si butta sulla sinistra con le ruote sulla parete della montagna. I due della Fulvia sono sbalorditi nel vedere l'Anglia sorpassarli in quel modo; ma la cosa più strana è vedere la faccia di Gabry che terrorizzata sta prendendo a pugni Altool, non avendo ancora capito che Altool in effetti non c'entra niente e non capisce lui stesso perché l'Anglia vada così forte nonostante cerchi di pigiare con tutta la sua forza il pedale del freno, ma sopra tutto non capisce perché la Gabry lo stia picchiando urlandogli :

“VAI PIANO, ESALTATO CHE NON SEI ALTRO!!! COSI' VELOCI ANDIAMO FUORI MEDIAAAAAAAAAAAAA!”

Sulla piccola azzurrina berlinetta inglese l'adrenalina aumenta la sua intensità man mano che una dopo l'altra vengono superate tutte le auto partite in precedenza; il pubblico si esalta, qualcuno cade in un pianto isterico per la gioia di vedere una semplice Anglia che supera di potenza un Porsche Carrera in uscita dal tornante in salita sulla neve.

Tutti concorrenti superati, conoscendo la grande esperienza dell'equipaggio sull'Anglia, accelerano, tentando inutilmente di tenere il loro passo, convinti di essere a questo punto in ritardo.

Dopo pochi minuti i nostri eroi si trovano all'arrivo della tappa mentre i cronometristi stanno ancora preparando l'allestimento per accogliere i concorrenti.



L'Anglia finalmente arresta la sua corsa. Gli occupanti restano immobili, stupefatti e senza parole; incredibilmente anche la Gabry non favella, ma lascia lentamente il collo di Altool, ormai cianotico e fissa il cruscotto. Forse per paura che improvvisamente ricominci la folle corsa non slacciano le cinture ... ma anche il motore si spegne e mentre una folla di curiosi circonda la vettura inglese.

Sul tachimetro analogico appare una scritta digitale (lo so ... non ha senso che su un analogico appaia una scritta digitale ma a me piace così!)

I DONT LIKE TO IRON!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

Nei pochi secondi che i nostri amici sono rimasti chiusi in macchina, è bastato loro uno sguardo per convincersi che forse era meglio non raccontare la verità ... per ora ... e chi ci avrebbe creduto? Chi avrebbe creduto alla nuova versione di "Herby il Maggiolino tutto matto"? Chi avrebbe creduto a Vappy, l'Anglia tutta pazza?

... NAAAAAAAAAAAAA meglio tacere!

Beh ... proprio tacere non era possibile. Quelle persone che circondavano la macchina sicuramente aspettavano una spiegazione.

Sì, ma quale? ... EUREKA!!! La FARFALLA!!! Sì! la famosa farfalla che in passato aveva già dato problemi! La farfalla del carburatore naturalmente! E così Altool scendendo dalla macchina si mette a smoccolare come un camionista Polacco che scopre di aver perso tutto il carico di filetti di siluro del Volga congelati.

"Ma porca di quella ... bip ... che gli venisse un ... bip ... la maiala di quella ... bip ... " !

... e così per tutto il tempo, fin che non riesce ad aprire il cofano ed attirare l'attenzione degli astanti sul carburatore, su quel traditore del carburatore che incastrandosi, ha lanciato l'Anglia giù per le montagne fin lì.

Naturalmente un'occasione così ... forse ... non si presenta due volte e allora perché non approfittarne? E così ...

"Quando ho capito che la macchina è impazzita, ho avuto la prontezza di riflessi nel metterla di traverso in tutte le curve e grazie alla mia grande esperienza di guida sono riuscito a domarla senza mai perdere la concentrazione! ... Sì!! effettivamente la velocità era troppo elevata per un fondo innevato ma non c'era problema io ... Haiiaaaa!!!! --- "

Un calcio ben piazzato di Gabry nella caviglia l'ha riportato a terra.

Nel frattempo sono arrivati tutti gli altri disperati che, cercando di tenere il passo dell'Anglia "impazzita", hanno bruciato la media imposta costringendo i cronometristi ad annullare la prova.

Insieme alle ultime auto arrivò anche un furgone della Gendarmerie che era stato chiamato da una telefonata anonima in francese maccheronico.

Uno dei Gendarmi, sceso dal furgone con sguardo severo ed accigliato, si avvicina all'Anglia, guarda verso Altool, fa mente locale, cambia espressione illuminandosi in viso ed esclama: -- " Me ouiiii!!!! C'est Monsieur Olivieri!! C'est le notre plus grand benefacteur! Sa oblations a la Gentamerie sont Fameaux in tout la France. Comment sa va Messieurs Olivieri? Cette voute la Gendarmerie, merci a vous, devenirait cussu" (traduzione: ma sì!!! E' il Sig. Olivieri, E' il nostro più grande benefattore: le sue oblations alla Gendarmeria sono famose in tutta la Francia. Come va signor Olivieri? Stavolta la Gendarmerie, grazie a Lei, diventerà ricca!!)



Ci volle la mano del cielo per fare ripigliare Altool, che era scivolato in uno stato vegetativo, immobile, nell'atto di massaggiarsi la gamba colpita dalla Gabry:

- spiegare agli astanti come mai la Gendarmerie aveva tutta quella bonaria confidenza con Altool
- spiegare alla Gendarmerie che Altool sapeva perfettamente che era una gara a media sulla neve in Francia e non la prova per il record mondiale di velocità sul Lago salato di Bonneville nello Utah, anche se il bianco poteva ingannare e che il problema questa volta non era dato dal piede pesante di Sir Oliver ma da una "Presa di posizione" dell'Anglia,

impermalositas perchè chiamata Vaporella

- rassicurare i gendarmi che non li stavano prendendo in giro!

Era proprio così! L'Anglia si era dotata di vita propria e aveva preso il sopravvento. Sono cose che possono capitare e ad Altool cose strane capitano spesso, specialmente quando nei paraggi c'è Gabry.

Sì! veramente! Come quella volta che aveva presentato reclamo in direzione gara alla Coppa Balestrero a La Spezia, adducendo che su un pressostato in collina era stato ostacolato sul passaggio da un gommone a motore che era passato sul tubo quando doveva entrare in prova lui; e la direzione gara ci aveva creduto! Per cui, tutto è possibile.

Fatto sta che alla fine i gendarmi si convincono e, sollecitati anche dai commissari di gara, perdonano la marachella dell'Anglia e chiudono anche un occhio sulle centinaia di infrazioni al codice stradale commesse dall'Anglia e da tutti i concorrenti che hanno cercato di tenere il passo dell'Anglia per la paura di essere in ritardo.

Ovviamente la prova viene annullata e gli equipaggi si preparano alla ripartenza per la II^ tappa.

Dopo aver stressato abbondantemente i meccanici, che naturalmente non hanno trovato nulla di strano sotto il cofano dell'Anglia, il nostro super equipaggio si prepara per la ripartenza.

Dopo quello che è successo nella tappa precedente, l'equipaggio davanti a loro, chiede ed ottiene di partire dietro all'Anglia; forse hanno paura di quelli (beh, come dargli torto!) ... meglio averli davanti piuttosto che trovarsi alle spalle con gli occhi sbarrati e a folle velocità.



Dunque la gara riprende e l'Anglia riparte alla grande, media perfetta, motore perfetto, navigatrice perfetta, pilota perfetto e location da favola.

Dopo qualche Km., ai nostri appare un paesaggio stupendo, con abeti carichi di neve che accarezzano il percorso, distese di soffice neve illuminata dalla luce della luna e scintillio dei piccoli cristalli di ghiaccio.

Sembra di essere entrati in una favola ... ed è proprio a questo che pensa Gabry, che da qualche minuto sta guardando incantata questo meraviglioso dono che la natura le offre.

-- " Sai Ale, che questo è proprio quello che io immaginavo da bambina?"

- " Cosa ... di fare il Montecarlo?"

- " Ma noooo!! Da bambina quando la mia tata mi leggeva Cenerentola, mentre andava al ballo! Il paesaggio che io immaginavo era questo; era esattamente questo e io immaginavo di essere Cenerentola con un meraviglioso vestito di seta rosa con le scarpette di cristallo e avevo lunghi capelli biondi; ero su una zucca trasformata in cocchio dalla Fatina Azzurra ... azzurra proprio come l'Anglia ... e se guardavo fuori dalla carrozza il panorama era questo, questo che vediamo ora "

Mentre Gabry raccontava, gli occhi le si erano inumiditi e una piccolissima lacrima stava scendendo lenta ... lenta ... lenta ... lenta ... finchè non le si congelò esattamente sulla guancia destra, così come i piedini nelle scarpette di cristallo e tutto il resto del corpo ... perchè

Lui, vestito da Cocchiere, a bordo di una strana carrozza che sta procedendo a folle velocità, (considerando che è una carrozza) seguita da una Fulvia Coupè HF che cerca di passare con a bordo 2 vestiti come Anastasia e Genoveffa che vanno al Gran Ballo e che appena vedono i Gendarmi urlano, indicando la carrozza: "Noi siamo quelli che vi hanno telefonato prima, è quella la macchina che procedeva a folle velocità! Arrestateli!"



I Gendarmi restano immobili, come pietrificati fin quando uno dice – "Pascal, avez-vous vu ce que j'ai vu?" - e l'altro risponde – "Oui!! avait il

messieur Olivier!" (traduzione: Pascal hai visto anche tu quello che ho visto io? - Sì!! era il signor Olivier!) ... e aggiunge ... "A proposito Pascal, hai visto quella che guidava la Lancia Fulvia rossa che li seguiva? Assomigliava a tua suocera" ... questa però è meglio dimenticarla, nessuno ci crederebbe!

... Mamma mia che casino!



Per gentile concessione di Fabio Boldori, alias Fabold



Ma che musical!

Dal link: <https://www.gazzetta.it/motori/la-mia-auto/storie/09-06-2022/nick-mason-pink-floyd-auto-collezione-ferrari-maserati-mclaren-1654758054/>

Manuele Cecconi - 9 giu 2022

Musicista di fama mondiale, ma anche grande appassionato di auto: una volta Nick Mason ha affermato di preferire il suono di un V12 a un disco dei "suoi" Pink Floyd. Andiamo a dare uno sguardo dentro al suo garage da sogno

Nick Mason, le auto più belle del batterista dei Pink Floyd



Vi siete persi la **Ferrari Testarossa** appartenuta a Nick Mason? Poco male, perché il garage del batterista dei Pink Floyd ospita una nutrita collezione di vetture ancora più rare. Mason, come sanno tutti i *petrolhead* e fan di musica, è un grandissimo appassionato di motori tanto da avere partecipato più volte alla 24 Ore di Le Mans, e grazie alle fortune accumulate nei decenni ha avuto la possibilità di possedere gioielli a quattro ruote che hanno fatto la storia dell'auto: tante le Ferrari, probabilmente le sue preferite, ma anche Alfa Romeo, Maserati, Porsche, Jaguar, Lotus, Bentley, Aston Martin e molte altre. Alcune nel corso del tempo sono state vendute, proprio come la Testarossa, altre sono arrivate negli ultimi

anni in veste di new entry.

Oggi la collezione dell'ex Pink Floyd conta una quarantina di automobili, per lo più vetture vintage da corsa a cui si

somma anche qualche hypercar moderna. Della regina del garage di casa Mason – la **Ferrari 250 Gto telaio #3757** – vi abbiamo già parlato qualche tempo fa, in occasione della

visita di Brian Johnson degli Acdc. Ma ora è il momento di dare un'occhiata anche alle altre principali "perle" che Nick non solo possiede, ma guida regolarmente nel corso di

eventi e rievocazioni storiche. E, quando si può, anche su strada.

Maserati Tipo 61 Birdcage



Maserati è un altro tra i marchi del cuore di Mr Mason, che non a caso possiede addirittura una 250F degli anni Cinquanta, uno dei 26 esemplari prodotti della monoposto con cui Juan Manuel Fangio vinse il Mondiale di Formula 1 nel 1954. Ma la punta del Tridente (con la T maiuscola) è senza dubbio la Tipo 61 Birdcage, addirittura l'ultima delle sei lightweight a quattro cilindri uscite dagli stabilimenti di via Ciro Menotti nel 1961. Sembra che lo stesso Mason abbia definito la Birdcage come la sua auto più bella da guidare. E, vista la concorrenza interna, dev'essere davvero entusiasmante calarsi in quell'abitacolo.

Jaguar D-Type

Va bene, le auto italiane non possono non essere in cima alla lista di un appassionato come Mason, ma l'ex Pink Floyd è pur sempre un cittadino britannico orgoglioso delle sue origini e della Union Jack. Va da sé che nella collezione di Nick non poteva mancare una delle auto più celebri e rappresentative dell'industria automobilistica d'oltremarica, quella Jaguar D-Type che a metà anni Cinquanta vinse per ben tre volte consecutive la mitica 24 Ore di Le Mans (1955-1956-1957). Spinta da un 3.4 litri a dei cilindri in linea da 245 cv, la D-Type da corsa è stata prodotta in soli 17 esemplari.



McLaren F1 Gtr già di Ron Dennis



Non sono moltissime le auto moderne nella collezione di Mason, almeno in rapporto alle vetture d'epoca. E in effetti, con ormai quasi trent'anni sul groppone, la McLaren F1 moderna non lo è affatto, ma è figlia di un periodo in cui la tecnologia automobilistica puramente analogica ha toccato il suo punto più alto. Quella di Mason non è nemmeno una F1 "normale", per quanto questo termine strida un bel po' quando accostato con la vettura che per anni e anni ha detenuto il record mondiale di velocità per auto di serie (387 km/h e spiccioli): l'esemplare posseduto da Nick è nientemeno che la prima Gtr omologata per la strada, con il suo V12 Bmw da 600 Cv e Ron Dennis come primo proprietario. L'ex

Pink Floyd la acquistò infatti proprio dall'allora boss di McLaren. Qualche anno fa la vettura è stata anche protagonista di un'incidente durante il 75° Member's Meeting di Goodwood, ma fortunatamente è stata riportata al suo antico splendore.

Bugatti Type 35B



Nella collezione Nick sono ben rappresentate anche le vetture anteguerra, quelle prodotte a cavallo tra gli anni Trenta e Quaranta prima che il secondo conflitto mondiale infiammasse l'Europa e non solo. Spicca un esemplare di Bugatti Type 35B, che con il suo 2.3 litri sovralimentato è secondo Nick "più veloce di una Porsche GT3 tra le curve di Silverstone", a dispetto dei suoi 95 anni. Ancora più anziana è la Panhard El Levassor, poco più di una carrozza motorizzata spinta da un quattro-in-linea da 5 litri di cilindrata e 24 Cv. Anno di omologazione? 1901. In confronto l'altro gioiello prebellico di Mr Mason, l'Aston Martin Ulster del 1935, è roba per giovani.

Ferrari 512 S



Abbiamo aperto con le Ferrari? Bene, chiudiamo con le Ferrari. Oltre alla Gto nel garage di Nick ve ne sono - e ve ne sono state - tante, di tutti i tipi: storiche, moderne, stradali, da corsa, persino qualche F1. I nomi? F40, F50, 365 Gtb/4 Daytona Competizione, LaFerrari, 312T3... potremmo continuare a lungo. Per questa selezione però scegliamo la 512 S, uno degli sportprototipi più belli sfornati dalla casa di Maranello nel ventennio dorato Sessanta-Settanta: l'esemplare di Nick ha corso vestendo i colori ufficiali del Cavallino nel 1970, vincendo a Sebring e facendo podio a Daytona, per poi essere acquistata e restaurata dalla Solar Productions di Steve McQueen (che la utilizzò nel film Le Mans). Questa splendida V12

non è abbastanza? Eccone un'altra, la 250 MM che corse la Carrera Panamericana nel 1953, uno dei soli 31 esemplari costruiti dalla Ferrari: è arrivata nel garage di Nick Mason nel 2011.



Una pagina dal libretto "Usa e Manutenzione" della Lancia Aprilia

DIMENSIONI INTERNE

BERLINA SERIE

TRASFORMABILE

BERLINA "SPECIALE"

BERLINA 6 POSTI

COLORI E TAPPEZZERIE

Tipo di carrozzeria	Colori		Tappezzerie	
	Colori	Finiture	Finiture	Colori
Berlina di serie normale (Berlina)	Nero, blu, verde, grigio metalizzato	grigio	—	—
Berlina di serie speciale di lusso (Elite)	Argento, beige metalizzato	beige	—	—
Berlina di serie speciale di lusso (Elite)	Bianco, verde	grigio	—	—
Berlina di serie speciale di lusso (Elite)	Nero, argento, grigio o beige metalizzati	beige	—	—
Berlina di serie speciale di lusso (Elite)	Bianco, verde	—	—	—
Berlina di serie speciale di lusso (Elite)	Nero, blu, marrone, grigio o verde	—	—	—
Trasformabile (Coupé)	Nero, blu, marrone, grigio o verde	—	—	—
Berlina di serie speciale di lusso (Elite)	Bianco, argento, grigio o verde	—	—	—

I dati che precedono sono semplicemente indicativi, e la Fabbrica si riserva il diritto di modificarli senza preavviso.

Il circuito di Modena 1950 - 1976

Il circuito di Modena
1950 - 1976

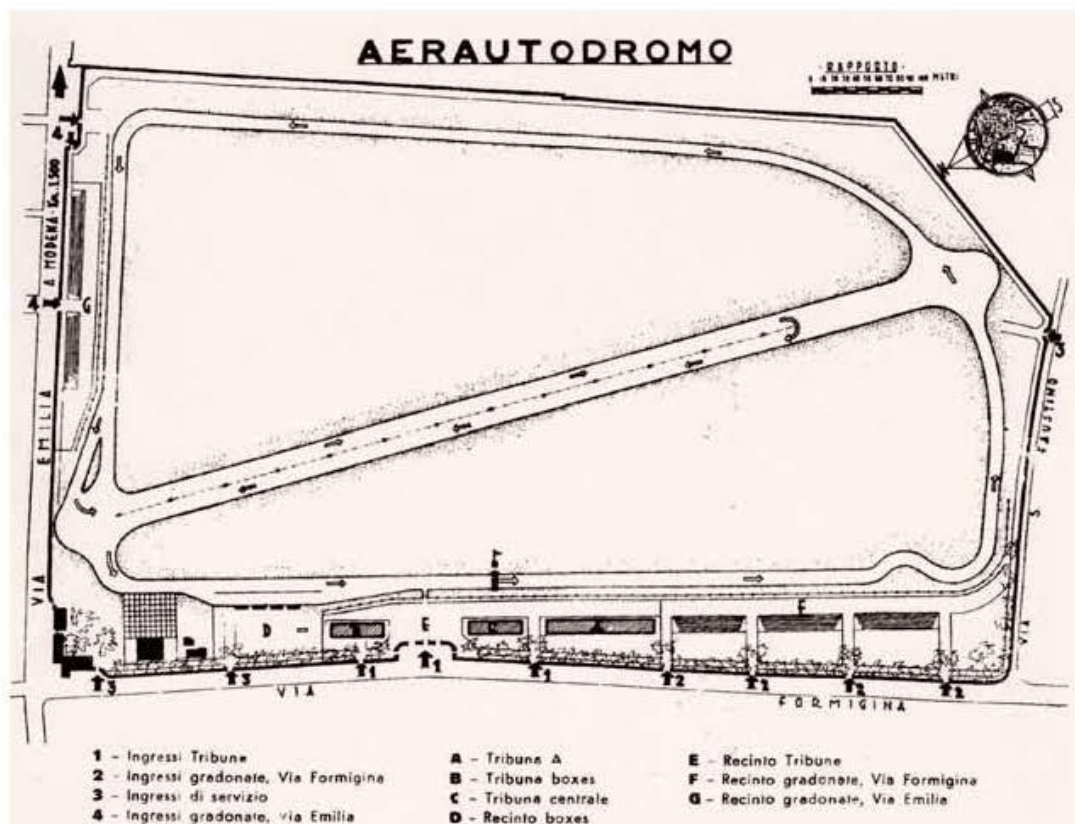
L'AERAUTODROMO

L'impianto della città della Ghirlandina fu protagonista per diversi anni della storia automobilistica e motociclistica sportiva del nostro paese

Testi di Massimo Chierici

A fianco, la planimetria del circuito con la parte centrale a doppio senso di marcia che veniva utilizzata anche per l'atterraggio e il decollo dei piccoli aerei da turismo. (archivio edizioni Il Fiorino)

Sotto, Alberto Ascari a bordo della Ferrari 375 con la quale vincerà il gran premio d'Italia e di Germania di Formula 1 e che lo vedrà secondo in classifica finale alle spalle di Fangio; il pilota milanese diventerà campione del mondo nel 1952 e '53 alla guida della Ferrari 500. Nella foto col cappellino e la cravatta, Enzo Ferrari; alla sua destra l'altro pilota delle vetture modenesi Gigi Villonosi. (archivio edizioni Il Fiorino)



Il rapporto tra la città di Modena e le competizioni motoristiche nasce nel lontano 1909 quando si disputa la prima edizione del "Record Mondiale del Miglio", gara automobilistica di cui venne proclamato vincitore Leonino Da Zara che, a bordo della vettura Spa, percorse i 1609 metri lanciati nei due sensi alla media di 141,278 chilometri orari.

L'anno seguente si impone Felice Nazzaro su Fiat, seguito da Vincenzo Lancia su una delle automobili da lui stesso costruite. Un incidente nel corso delle prove però fa sì che la gara sia giudicata troppo pericolosa tanto che nel 1911 verrà sostituita da una gara di regolarità, poi nel 1924 il Moto Club Modena da poco costituito, organizza una gara motociclistica che si disputa sull'anello dell'ippodromo cittadino.

A partire dal 1927 il Reale Automobile Club d'Italia organizzerà un vero e proprio circuito automobilistico che si snoda sul-



Sopra, da questa foto aerea scattata quando era ancora in costruzione, si può notare come l'autodromo fosse già a ridosso di abitazioni civili. (archivio edizioni Il Fiorino)

A fianco, 25 aprile 1951: Albino Milani e il passeggero Giuseppe Pizzocri, su Gilera Saturno, sono i vincitori fra i side-car nell'unica occasione in cui questa categoria ha corso a Modena. (archivio edizioni Il Fiorino)

le strade cittadine per una lunghezza di dodici chilometri. Tale manifestazione, valevole per il campionato italiano, si disputerà per otto volte, ultima delle quali nel 1947, e vedrà nelle prime due edizioni un giovane Enzo Ferrari imporsi come vincitore assoluto alla guida di un'Alfa Romeo 1500. Per le due edizioni del dopoguerra si corre intorno al parco cittadino; purtroppo però nell'edizione del 1947 si verifica un terribile incidente che provoca la morte di cinque

spettatori e il ferimento di altri diciannove. A questo punto è evidente che per ragioni di sicurezza non sarà più possibile organizzare altre gare cittadine; la presenza in città della Ferrari (che da scuderia è diventata costruttrice), della Maserati, della Stanguellini e di un ambiente sportivo ormai carico di tradizioni fa sì che in poco tempo, grazie alla collaborazione dell'Ac, del Moto Club Modena, dell'Aereo Club, del Comune e delle stesse case automobilisti-

Il circuito di Modena



Sopra, per diversi anni la gara di Modena segnava l'inizio della stagione agonistica. In questa foto dell'edizione 1956, vediamo impegnati Libanore con la MV 250 n° 26 seguito da Emilio Mendogni con la Morini Rebello n° 20; i due finirono rispettivamente al secondo e al terzo posto mentre il vincitore fu Ubbiali. Si notino le carenature a "campana" che in seguito furono vietate. (archivio Chierici)

UMBERTO MASETTI

Vincitore della classe 500 nel 1° Gran Premio Città di Modena che si disputa il 25 giugno 1950, anno in cui a fine stagione il pilota parmigiano si laureerà campione del mondo della massima categoria:

"Modena era un circuito che conoscevo bene: mi capitava spesso per fortuna di andare a provare ed avevo capito che il segreto per spuntare un buon tempo era quello di non mollare il gas nella curva dove si era ammazzato Castellotti con la Ferrari; con le 500 si affrontava sui 150/160 km/h e di conseguenza, se tenevi aperto arrivavi alla curva che seguiva guadagnando una decina di metri sugli avversari.

Nonostante le molte curve si girava ad una media

di 112/115 km/h. Ricordo anche che in alcune occasioni si girava solo sul tracciato esterno senza utilizzare il doppio rettilineo centrale impiegato come pista di decollo dagli aeroplani; quest'ultimo che era realizzato con dei lastroni in cemento con dei piccoli avvallamenti fra l'uno e l'altro che per fortuna non disturbavano la guida più di tanto visto che si era sul dritto.

Ricordo molto bene la mia vittoria nel 1950 perché ero caduto e dopo essermi rialzato avevo recuperato fino alle spalle di Gemignani che con la Guzzi Dondolino, guidava la corsa. Nella caduta avevo perso una pedana, ed ero costretto ad appoggiare il piede sul motore; sono rimasto dietro fino all'ultimo giro poi nella curva di ritorno, l'ultima prima del traguardo, l'ho passato all'interno, lui aveva una traiettoria centrale, io rischiando di fare un dritto mi sono infilato e, grazie alla mia Saturno che aveva più ripresa della sua Dondolino, sono arrivato primo sul traguardo. A Modena ho corso anche con la quattro cilindri, nel '54 per esempio, dopo aver battagliato con Milani, ero in testa ma a due giri dalla fine ho rotto e la vittoria andò a Bandirola; ma con la quattro cilindri, però grazie alla gran ripresa, era tutto più facile anche se praticamente la quarta non facevi in tempo ad inserirla che subito la dovevi togliere."

28 marzo 1954: Alfredo Milani in sella alla Gilera 4 cilindri versione 1954, numero 37, sta lottando con il compagno di squadra Umberto Masetti numero 31, con la versione dell'anno precedente. Masetti si porterà in testa ma a due giri dalla fine, a causa di una rottura meccanica, dovrà cedere la vittoria al rivale Carlo Bandirola con la MV. (archivio Chierici)





che, venga presentato un progetto per la costruzione di un autodromo, anzi di un aerautodromo! Sì, proprio un aerautodromo, perché il doppio rettilineo centrale in lastroni di cemento è stato studiato anche per permettere l'atterraggio e il decollo dei piccoli aerei da turismo! Dopo la soluzione di diversi problemi di natura burocratica e di reperimento dei fondi necessari per la costruzione, vengono avviati i lavori e finalmente il 7 maggio 1950, al cospetto di 50.000 spettatori, si inaugura l'autodromo con una

gara di Formula 2. Protagonisti dell'evento sono Ascari e Fangio con le Ferrari ufficiali: la vittoria sarà appannaggio dell'italiano che non ha più rivali dopo il forzato ritiro del compagno di squadra.

Il 25 giugno è la prima volta delle motociclette: corrono la classe 250, vinta da Leoni con la Moto Guzzi, e la 500 che vede vittorioso Masetti con la Gilera Saturno; a settembre sono ancora le vetture ad essere protagoniste assieme ad Ascari che bisca il successo di quattro mesi prima.

La partenza di una gara riservata agli juniores. (archivio edizioni Il Fiorino)



L'autodromo ha ospitato anche gare di automobilismo minore come per esempio dal 1954 al '58 il campionato italiano delle università; nella prima edizione alla guida di una Fiat 1100 TV si impone nella categoria fino a 1300 cc un giovane studente torinese di nome Umberto Agnelli. Nella foto alcune Fiat Topolino C impegnate nella finale regionale dei campionati sociali dell'Automobile Club. (archivio Chieria)



22 settembre 1957: dopo tre anni di interruzione ritorna il Gran Premio automobilistico di Modena; è in programma la quinta edizione, gara di Formula 1, con il regolamento che prevede motori aspirati fino a 2.500 cc oppure fino a 750 cc con compressore. Il vincitore sarà il francese Jean Behra con la Maserati 250 F con motore 2.500 cc a 6 cilindri che i meccanici stanno spingendo verso la linea di partenza. Solitamente riservato alle vetture di Formula 2, il Gran Premio ospiterà le auto della massima formula una sola volta ancora nel 1961. (archivio edizioni Il Fiorino)

Il circuito di Modena



Sopra, 25 aprile 1958 prima prova di campionato seniors: il pilota permigiano Giuseppe Cantoni con la MV 500 4 cilindri affidatagli dalla Federazione Motociclistica si avvia sulla linea di partenza; concluderà al terzo posto dietro agli ufficiali Bandirola e Venturi. (archivio Chierici)

Sotto, ancora una fotografia con protagonista Giuseppe Cantoni: questa volta in sella ad una Gilera Saturno impegnato alla curva di ritorno sul rettilineo centrale. Si noti il fondo in lastroni di cemento e il tracciato diviso solamente da sporadiche balle di paglia. (archivio Chierici)



Le corse automobilistiche di Formula 2, Formula 1 e quelle delle categorie minori si corrono fino al 1961. Poi a causa della morte del pilota Giulio Cabianca e altre tre persone coinvolte nell'incidente (purtroppo avevano già perso la vita negli anni precedenti Eugenio Castellotti e altri tre piloti meno famosi), saranno sospese per sempre.

Per quanto ci riguarda più da vicino, ...motociclisticamente parlando, va ricordato che a Modena si corse quasi ininterrottamente dal 1950 al 1976 e spesso e volentieri il 19 marzo che, ricordiamolo ai più giovani, è la festività in cui si onora San Giuseppe, e in parecchie occasioni soprattutto nelle ultime edizioni, coincideva con l'apertura ufficiale del campionato italiano. Modena divenne teatro delle battaglie dei migliori corridori dell'epoca dai già citati Masetti, Bandirola, Ubbiali, Mendogni, Provini a Saarinen, Hailwood fino a Giacomo Agostini che a Modena ottenne un record personale di 14 vittorie.

Il percorso veniva affrontato in senso anti-orario, dopo il rettilineo di partenza si entrava alla variante "Stanguellini" (una secca sinistra, destra) che precedeva una curva a sinistra a largo raggio, poi rettilineo di circa 700 metri, curva a gomito a sinistra, breve rettilineo da 300 metri e di nuovo a sinistra per immettersi sulla pista degli aerei che una volta percorreva in andata, dopo l'unica curva a destra, si percorreva al ritorno, ancora una sinistra ed eccoci di nuovo sul rettilineo di arrivo dopo aver percorso 3 chilometri e ottocento metri.

L'ultima gara ad alto livello si svolge il 21 marzo 1976 quando è in programma, come ormai consuetudine, la prima prova del campionato tricolore senior: Michiatti con la Derbi 50 precede all'arrivo Però con la Kreidler e il compagno di marca Zattoni; Bianchi e Pileri con le Morbidelli 125 terminano nell'ordine davanti a Conforti con la Malanca.

Nella classe 250 grande prestazione di Walter Villa con l'Harley-Davidson che, dopo una caduta al primo giro, rimonta tutti gli avversari precedendo sul traguardo Buscherini e Proni con le Yamaha; colpo di scena nella 350: la MV di Agostini, che è al comando, inizia ad accusare problemi che in seguito lo costringono al ritiro; dopo una bella lotta con diversi cambi di posizione si impone Buscherini con la Yamaha, secondo è Villa con la H.D., terzo Lega con la Yamaha e quarto, sempre con una Yamaha, Uncini risalito dall'ultimo posto.

La gara delle 500 riserva un brivido: ad inizio gara cadono Read e Bonera che devono abbandonare, Toracca con la Suzuki rimane in testa per diversi giri e conclude secondo dietro ad Agostini, ma viene

EMILIO MENDOGNI

Vincitore con la Morini della classe 125 nel 1951 e della 250 nel 1959, secondo e quarto con le MV 250 e 500 nel 1964.

"Dopo che nel 1950 la Moto Morini mi aveva affidato occasionalmente una moto che avevo portato alla vittoria a Finale Emilia, nel marzo del 1951, assieme al mio principale Alfredo Tassi che era il concessionario per Parma, ci rechiamo in fabbrica per ritirare dei ricambi e, passando dal reparto corse vediamo che stanno caricando delle moto per andare a provare a Modena. Dietro le insistenze del mio principale mi viene accordato il permesso di provare una delle moto, così tornando da Bologna ci fermiamo anche noi a Modena e dopo pranzo, con un giubbotto e un casco avuto in prestito, scendo in pista con un muletto a tre marce col telaio rigido. Dopo quattro o cinque giri, mi fermo per la messa a punto e riparto, giro ancora un po'. Poi, dopo che aveva girato Zanzi che era uno dei piloti ufficiali, mi fanno provare il quattro marce. Sembrano tutti soddisfatti, scoprirò poi in seguito che avevo girato a pochi secondi da Zanzi, Lambertini che era il responsabile del reparto corse mi promette di farmi sapere qualcosa; la sera dopo arriva una telefonata con la quale ci convocano in pista per la mattina seguente: alla presenza del commendatore Morini, di Lambertini, di Nino Martelli e di Guglielmo Sandri giro arrivando a quattro secondi dal tempo di Zinzani che era l'altro pilota ufficiale. Mancava ormai una settimana al 25 aprile, giorno in cui era in programma la gara, e ormai avevo perso la speranza di essere chiamato, invece decidono di darmi la moto, ma sorge un problema: ero appena passato in seconda categoria, non avevo ancora disputato nessuna gara e per quella di Modena occorreva la licenza di prima categoria. Così con un'astuzia del signor Martelli, viene telefonato in Federazione dicendo che Zanzi aveva la febbre, Zinzani era ancora convalescente da una caduta e che quindi la Morini non avrebbe potuto partecipare se non con un ragazzo che va forte ma che ha la licenza di seconda e non di prima. Viene così concordato che la mattina stessa del 25 aprile mi faranno fare alcuni giri di prova per vedere se mi merito la licenza superiore. Detto fatto, alle 10,30 del mattino compio alcuni giri da solo, e fra l'altro è proprio in quell'occasione che viene scattata questa foto in cui ho il numero 7, ricordo benissimo perché come vedi sono senza guanti, poi in gara ho il numero 74 (credo). Mi viene

accordato il permesso di correre. Al via, riesco a partire in testa e all'uscita della esse che riescivo a fare a 150/160 all'ora, ho già cinquanta metri di vantaggio rimango in testa fino a metà corsa quando mi si allenta una pedana e cado in una curva. Ubbiali passa in testa, ma riparto subito e comincio a recuperare terreno; dopo qualche giro lo sto ormai raggiungendo e stavolta cade lui, non so se sia scivolato su una macchia d'olio o se sia caduto perché stava tirando per non farsi raggiungere, fatto sta che ripasso in testa e finisco primo al traguardo. La settimana dopo siamo andati a pranzo a Casalecchio di Reno alla trattoria dei signori Biagi e lì il commendatore mi ha dato cinquecentomila lire, mi ha regalato un Morini Ignazio e mi ha fatto firmare un contratto come pilota per due anni con un ingaggio di duecentocinquantamila lire al mese. Fra l'altro io compio gli anni il 6 maggio per cui non avevo ancora 19 anni e grazie a quella vittoria a Modena, dove era la prima volta che correvano le 125, è iniziata la mia carriera di pilota ufficiale."

Emilio Mendogni con la Morini è il primo pilota a firmare l'albo d'oro della classe 125, categoria che corse per la prima volta a Modena nel 1951. Qui lo vediamo ripreso al mattino stesso della corsa mentre viene "esaminato" dai commissari FMI per concedergli o meno la licenza di prima categoria indispensabile per prendere parte alla gara. (archivio Chierici)

Sotto, questa bella istantanea scattata nel 1959 che ritrae da sinistra Libero Liberati, Emilio Mendogni e Giampiero Zubani in sella alle Morini 250 assieme ai meccanici Dante Lambertini detto "il lupo" e Walter Scagliarini, ci consente anche di vedere come erano realizzati i box dell'autodromo. (archivio Chierici)



Il circuito di Modena



squalificato per un taglio dovuto ad un "dritto", la seconda posizione è quindi acquisita da Lucchinelli, terzo Cereghini entrambi sulle Suzuki.

L'attività agonistica, seppur in tono ridotto, prosegue ancora per un paio di anni con gare di durata e per le categorie minori alle quali partecipa anche un giovane modenese che si chiama Luca Cadalora e che ben presto darà grosse soddisfazioni ai suoi concittadini. Poi l'oblio e la speranza vana della realizzazione di un nuovo tracciato a Marzaglia alle porte della città, progetto che mai si concretizzerà e che spingerà la Ferrari a costruirsi una propria pista a Maranello. Di tanta storia delle due e quattro ruote da corsa è rimasto ben poco, al posto dell'autodromo sorge ora un parco intitolato a Enzo Ferrari; al suo interno non c'è più traccia del percorso, l'unico reperto mal ridotto è la torretta dei cronometristi, unica testimone dei tempi in cui al posto del vociare dei bimbi che si rincorrono, si potevano udire sinfo-

In alto a sinistra, Enzo Ferrari (in giacca) e Carlo Chiti assistono, direttamente a bordo pista, al collaudo di una monoposto Ferrari ancora con la carrozzeria grezza. (archivio edizioni Il Fiorino)

A fianco, John Surtees è l'unico pilota al mondo ad essersi aggiudicato il campionato del mondo di motociclismo (sette titoli con le 350 e 500 MV fra il 1956 e il '60) e quello di Formula 1 (nel 1964 con la Ferrari); qui è ritratto nel 1966 con il capo meccanico Giulio Borsari in prova con la Ferrari 312 (12 cilindri di 3.000 cc), con la quale parteciperà solo alle prime due gare per poi lasciare clamorosamente la squadra italiana e finire la stagione che lo vedrà secondo, con la Cooper spinta dal motore Maserati. (archivio edizioni Il Fiorino)

A fianco, 19 marzo 1963 prima prova di campionato italiano. I protagonisti della classe 125 fotografati alle "esse" subito dopo la partenza. Si riconoscono con la Bultaco n° 46 il vincitore a sorpresa Ramon Torres che dominerà la gara rimanendo sempre in testa; con la Honda n° 50 Jim Redman (terzo al traguardo); con la Mondial bielbero n° 33 Francesco Villa (2° classificato), e con la Ducati Desmo n° 1 Bruno Spaggiari (ritirato). (archivio edizioni Il Fiorino)



nie di tutt'altro tipo. Non sarà così per tutti i frequentatori del parco, ma per gli appassionati di corse passeggiare per i vialetti che portano i nomi dei piloti Nuvolari, Villorosi, Ascari, Castellotti, Cabianca, Musso, Villa, e fermarsi ad osservare i busti che li ritraggono, fa venire i brividi, ci si ferma a pensare a quante sfide, emozioni, gioie ma anche dolori si siano consumati in quel luogo. Per assurdo il silenzio che ci circonda aiuta l'immaginazione a sentire l'acuto del quattro cilindri MV in scalata prima di affrontare la curva che porta al traguardo.

La serie dei busti, realizzati dal giovane scultore modenese Alessandro Rasponi, sarà presto arricchita con quello raffigurante il grande campione argentino Juan Manuel Fangio (che sulla pista di Modena ottenne la vittoria alla guida della Maserati A6 GCM di Formula 2 nel gran premio del 1953) al quale la città ha dedicato, lo scorso ottobre, una interessantissima mostra dove erano esposte foto, cimeli ed alcune auto utilizzate in gara.



In alto, dopo un periodo di inattività, Emilio Mendogni ritorna alle corse nella stagione agonistica 1964 in sella alle MV-Privat. In questa immagine lo vediamo in prova a Modena nelle giornate che precedono la gara di apertura del 19 marzo con la 500 4 cilindri che porterà al secondo posto dietro la Bianchi di Remo Venturi. Nella stessa giornata, Mendogni parteciperà con la bicilindrica alla corsa delle 250 che lo vedrà concludere quarto. (archivio Chierici)
Qui sopra, 19 marzo 1972 la classe 350 cc al via. Partono dalla prima fila Giacomo Agostini con la MV n° 1, il suo compagno di squadra Phil Read con il numero 4, Yarno Saarinen con la Yamaha numero 5 e Walter Villa con la Benelli numero 8. La gara sarà appannaggio di Saarinen, secondo Renzo Pasolini con la Harley-Davidson, terzo Agostini, seguito a sua volta da Read e Villa. (archivio edizioni Il Fiorino)

Il circuito di Modena



Qui sopra, la torretta dei cronometristi unico simbolo sopravvissuto dell'autodromo così come si trova ai giorni nostri. (archivio Chierici)



Il grande campione delle due e quattro ruote Tazio Nuvolari si era ormai ritirato dalle corse quando l'autodromo venne inaugurato. Il "Mantovano Volante" si impose negli anni Trenta per quattro volte nei percorsi cittadini che si svolgevano sulle strade di Modena e provincia, era inevitabile che la cittadina emiliana lo comprendesse nella cerchia dei piloti alla cui memoria è stato dedicato un busto posto nel parco Enzo Ferrari, la dove sorgeva l'autodromo. (archivio Chierici)



Luigi Villorosi, pilota ufficiale Ferrari per diverse stagioni, vincitore fra l'altro a Modena nel gran premio di Formula 2 nell'edizione corsa nel 1952, assieme a Castellotti, Gabianca, Ascari e Musso, è fra i piloti automobilisti ricordati al parco Ferrari. (archivio Chierici)



Scomparso nell'estate del 2002, il modenese Walter Villa si impose sul circuito di casa cinque volte: due nella 125 in sella a Mondial e Montesa ed altre tre volte con le Harley-Davidson con le quali conquistò quattro campionati del mondo. (archivio Chierici)

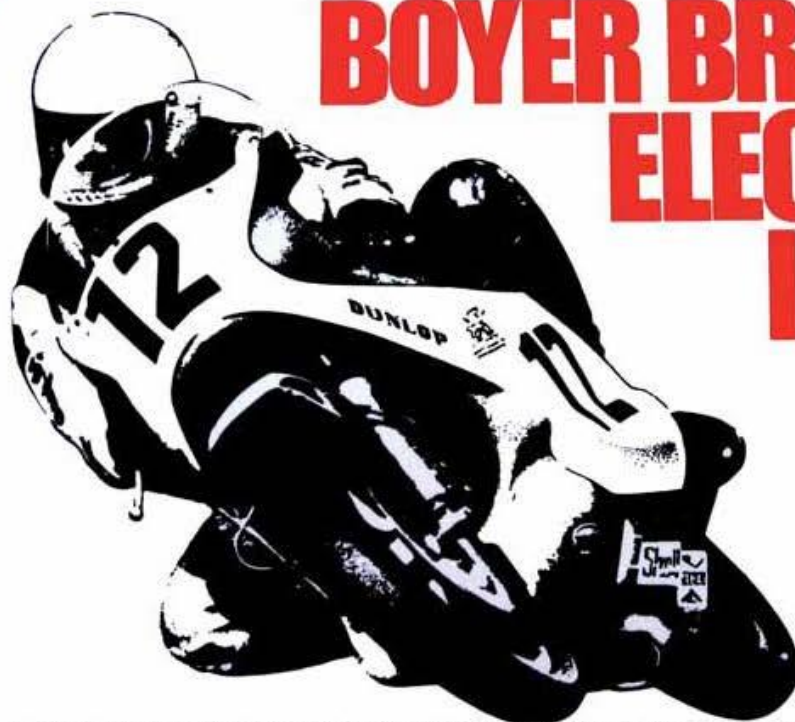
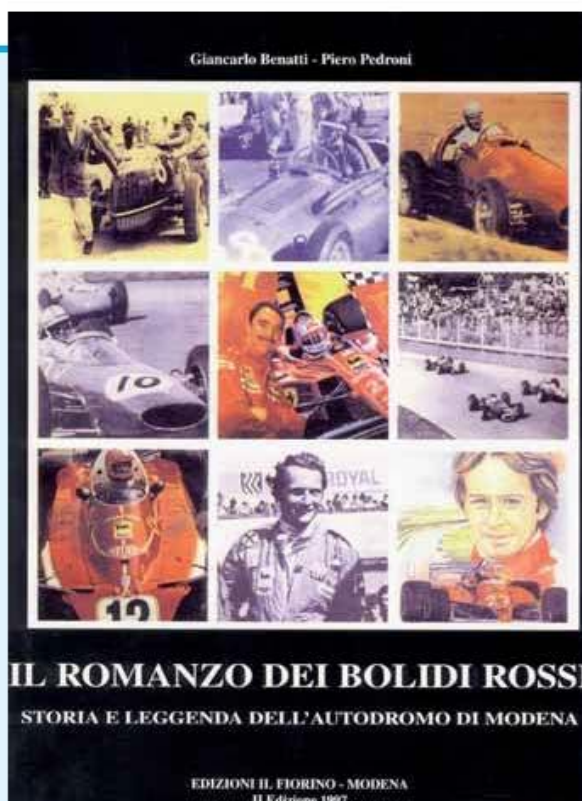
IL ROMANZO DEI BOLIDI ROSSI

Per chi fosse interessato ad approfondire la conoscenza sulla storia dell'autodromo, consigliamo la lettura di "Il romanzo dei bolidi rossi, storia e leggenda dell'autodromo di Modena" dal quale sono state tratte alcune fotografie e dati che compaiono in queste pagine.

Il volume scritto da Giancarlo Benati e Piero Pedroni ed edito dalle edizioni "Il Fiorino" di Modena in vendita a 15,00 Euro, raccoglie in 150 pagine gli eventi che hanno motivato la costruzione dell'autodromo oltre naturalmente ai principali avvenimenti sportivi a due e quattro ruote accaduti sul tracciato emiliano ed è corredato da belle e rare foto dell'epoca.

Nel catalogo della casa editrice modenese sono presenti anche altre opere che potrebbero essere di interesse per gli appassionati di auto e moto come "Le Moto Maserati e l'artigianato motociclistico modenese", "Stanguellini il mago dei motori", "Annuario della Formula 1 1950-2000" ed altre pubblicazioni riguardanti la Ferrari.

Edizioni "Il Fiorino" via Marinuzzi 28 - 41100 Modena. Telefono e fax 059-281577 e-mail: edizioni.il-fiorino@virgilio.it



BOYER BRANSDEN ELECTRONIC IGNITION MARK 3

MADE IN ENGLAND

IL KIT DI ACCENSIONE ELETTRONICA BOYER E' ATTUALMENTE IL PIU' USATO PER MOTO DA STRADA E DA COMPETIZIONE. SI MONTA FACILMENTE SENZA ALCUNA MODIFICA DELL'IMPIANTO ELETTRICO E UNISCE ALLA GRANDE AFFIDABILITA' DEI SUOI COMPONENTI UN PREZZO ESTREMAMENTE VANTAGGIOSO.

IMPORTATO E DISTRIBUITO DA **BROOKLANDS SRL** - VIA DONIZETTI 14/16 - 20053 MUGGIO' (MI) - ITALIA
TEL.039.741014 - FAX 039.741603 - WEB: WWW.BROOKLANDS.IT

ASI e C.A.V.E.M. ci tengono a ricordarvi che ...

ASI
MOTO
SHOW
2023

AUTODROMO DI
VARANO DE' MELEGARI
(PARMA)

12 - 13 - 14 MAGGIO 2023

20^A EDIZIONE

IL MUSEO DELLA MOTO IN MOVIMENTO

INFO: Tel. +39 351 2647322 - info@asifed.it - www.asifed.it









ASI MOTOSHOW 2023: SI PARTE PER LA 20^A EDIZIONE!

Dal 12 AL 14 maggio la storia della moto torna in pista a VARANO DE' MELEGARI

Fervono i preparativi per la 20^a edizione di ASI MotoShow, in programma dal 12 al 14 maggio 2023 all'Autodromo "Riccardo Paletti" di Varano de' Melegari, dove si potrà vivere e riscoprire la storia del motociclismo mondiale, dalle origini ad oggi.

L'evento, organizzato dall'Automotoclub Storico Italiano sin dal 2002, ha raggiunto ormai grande notorietà anche all'estero: migliaia di motociclette d'epoca invaderanno la pista di Varano e nei paddock si potranno ammirare mostre tematiche, si incontreranno i grandi campioni di tutti i tempi e si vivrà la magica atmosfera del motociclismo più genuino e passionale.

La formula Junior Cinquant'Anni Dopo 1958 - 2008

Autodromo Nazionale di Monza 7 giugno 2008

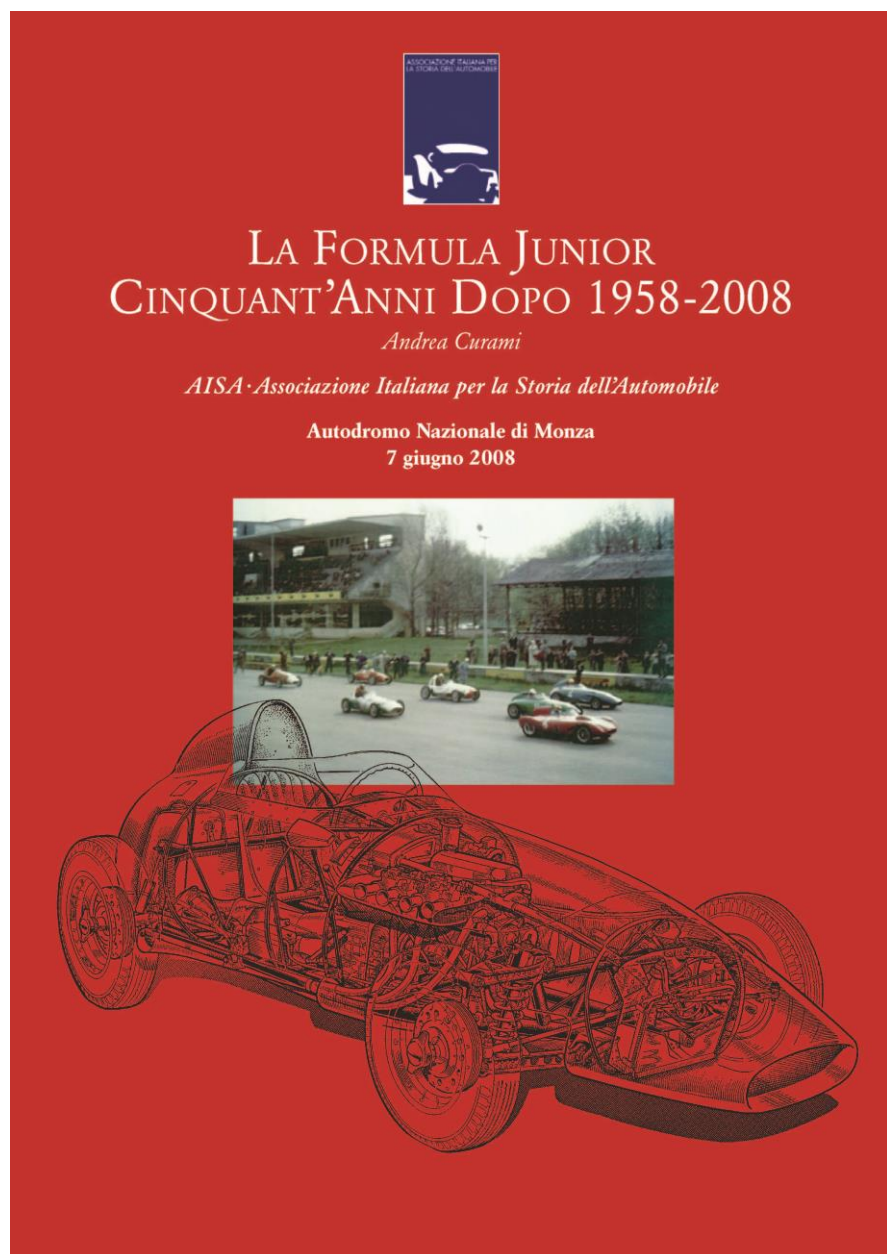
Un libro di Andrea Curami - Una monografia a cura di AISA 83 - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Per gli appassionati dello sport automobilistico e per tutti coloro che hanno un interesse particolare per tutto quello che riguarda le competizioni tenutesi nel corso degli anni, abbiamo il piacere di proporvi (a puntate), questo libro che saprà certamente portarvi negli anni in cui lo sport automobilistico aveva un sapore diverso e si rivolgeva a una vasta schiera di piloti che con questa formula potevano avvicinarsi - senza dissanguarsi - alla velocità sulle quattro ruote.

Una storia con un lungo excursus e tanti personaggi che ne hanno fatto la storia, a partire dalle Scuderie impegnate in questa formula, senza tralasciare i piloti gentleman e gli aspiranti professionisti, l'evoluzione tecnica, con particolare attenzione ai tecnici che vi hanno contribuito.

La "Formula Junior", fu una soluzione propedeutica per avvicinarsi alle monoposto a ruote scoperte delle formule superiori; anche se con minori prestazioni - e fortunatamente minori costi - aveva le caratteristiche generali non dissimili dalle formule maggiori.

Questa "storia" fortemente voluta dal nostro Presidente - Claudio Mereu - racconta indirettamente anche di lui, essendone stato un protagonista negli anni migliori della sua presenza nel mondo agonistico.



Anche in questo caso, per non aumentare inutilmente le pagine di "infarma", vi invitiamo ad aumentare la "vista" a video del file sul vostro schermo.

La lettura sarà facilitata e potrete rilassarvi comodamente, assaporando le notizie di queste pagine.



LA FORMULA JUNIOR CINQUANT'ANNI DOPO 1958-2008

Andrea Curami

AISA·Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Autodromo Nazionale di Monza
7 giugno 2008

-
- 3 Presentazione
Lorenzo Boscarelli
- 4 Le origini della Formula Junior
Andrea Curami
- 11 Esperienze e ricordi
Giorgio Valentini
Francesco Stanguellini
Aquilino Branca
Tazio Taraschi
Pino Babbini
Carlo Facetti
Antonio Maglione
- 15 "Formula Junior Competition Car"
*Estratto dal fascicolo pubblicato da Temple Press con la collaborazione di "Motor",
Londra 1961*
-

MONOGRAFIA AISA 83





Lo schieramento di partenza della prima corsa per la Formula Junior, Il Trofeo Felice Bonetto nell'ambito del IV Trofeo Vigorelli, Monza pomeriggio del 25 aprile 1958. In prima fila: Taraschi (6 Taraschi), Lippi (18 Stanguellini Scuderia Bardhal), Alberti (4 Stanguellini). Vincitore: Roberto Lippi, davanti a Berardo Taraschi. La partenza di questa corsa è anche nella foto di copertina.

PRESENTAZIONE

Lorenzo Boscarelli

Sono felice ed emozionato di celebrare proprio qui all'Autodromo di Monza il 50° anniversario della Formula Junior, la prima nuova formula di corsa che io possa ricordare: avevo solo 9 anni, ma ero già appassionato di automobilismo.

Si è trattato di un momento cruciale nell'evoluzione dello sport automobilistico perché ha portato alla ribalta definitiva le corse in circuito per i piloti gentlemen e per gli aspiranti professionisti, che, fino agli anni Cinquanta, crescevano correndo soprattutto su strada, in gare su lunga distanza e con vetture sport.

Con la Formula Junior, il mondo è cambiato: la carriera di un pilota poteva formarsi in una formula "addestrativa" che lo avrebbe portato nelle categorie più importanti.

È stato un momento di svolta anche dal punto di vista tecnico, perché anche nella Formula Junior si è gradualmente imposto il motore posteriore, dopo un inizio caratterizzato dal motore anteriore.

L'evoluzione di telai e sospensioni si è trasferita in un formidabile incremento delle prestazioni, sostenuto dalla disponibilità dei motori inglesi di derivazione Ford, ben più potenti dei Fiat e Lancia degli esordi. Gli

autotelai inglesi, anche quando non disponevano di potenza maggiore degli italiani, come ancora avveniva nei primi anni della Junior, hanno creato un abisso di prestazioni a proprio favore. Ad esempio a Montecarlo nel 1960 le vetture italiane si trovarono distanziate di molti secondi al giro.

La Formula Junior ha contribuito allo sviluppo e al successo della scuola progettuale e alla supremazia dei costruttori inglesi: anche questo è stato un cambiamento epocale, a dimostrazione della validità non solo agonistica della categoria: difficile trovare, nell'intera storia delle corse automobilistiche, una formula con tutti questi valori.

Alcuni italiani seppero adottare le nuove tecniche progettuali e costruttive, anche se con qualche ritardo; furono gli unici non britannici a mantenere un certo grado di competitività, in un panorama ormai dominato dalla "scuola" d'oltre-Manica.

Sono qui presenti parecchi protagonisti dell'epoca, tecnici e piloti, che ringrazio. Porto il saluto di Massimo Natili, Odoardo Govoni e Franco Dari, che avevano preannunciato il loro intervento ma hanno dovuto poi rinunciarvi per motivi personali.

Lorenzo Boscarelli è presidente Aisa.

LE ORIGINI DELLA FORMULA JUNIOR

Andrea Curami

Ringrazio innanzitutto per la sua presenza Cica Lurani, figlia del principale ideatore della Formula Junior. L'ingegner **Giovanni Lurani Cernuschi**, conte di Calvenzano, era nato nel 1905 ed era membro della Commissione Sportiva dell'Automobile Club d'Italia, la CSAI, quando questo organismo era composto da persone di grande rilievo tecnico e sportivo internazionale, che, come lui, parlavano correntemente quattro lingue.

Lurani si era laureato in ingegneria industriale al Politecnico di Milano nel 1929 e, probabilmente anche per questo, corporativamente, mi sento molto vicino a lui. È stato campione italiano di velocità 1937 nella categoria Formula Corsa con una Maserati 4CM 1100, ripetendosi nel 1948 e nel 1949 nella categoria Turismo classe oltre 1.500 prima con una Healey e poi con una Bristol, automobili che cercava di introdurre in Italia.



Giovanni Lurani Cernuschi (1905-1995)

Lurani deve essere anche ricordato per la sua attenzione ai problemi dell'automobilismo sportivo nazionale e internazionale, utilizzando come tribuna la rivista *Auto Italiana*, della quale fu per lungo tempo direttore, oltre a presiedere la Edisport, il gruppo editoriale Magnani, del quale la rivista faceva parte assieme a *Motociclismo*. Firmava i suoi editoriali con lo pseudonimo di Nibbio, nome con il quale aveva battezzato la vetturella da record a motore motociclistico Guzzi, che aveva progettato e fatto costruire da Facetti per conquistare ben 45 record, tra mondiali e internazionali, a cavallo della seconda guerra mondiale.

Nel 1949, assieme all'amico **Corrado Filippini**, si fece promotore, recependo i cambiamenti dell'industria automobilistica europea, della Gran Turismo, una categoria intermedia che raggruppava vetture il cui autote-



Giovannino Lurani in corsa al Circuito della Superba (a Genova) con la sua Maserati 4CM, campione italiano velocità 1937 per la categoria Corsa fino a 1100.

Tutte le sue vetture sono sempre state curate da **Pietro Facetti**, di cui "Giovannino" (o "Johnny" come lo avevano soprannominato gli inglesi) è stato il "pigmaliione", dopo **Abele Clerici**, con la Salmson del quale Lurani iniziò a gareggiare nel 1925.

L'abilità di Pietro Facetti quale preparatore è stata trasmessa ai figli Carlo, oggi qui presente, e Giuliano, ancora attivi nel settore della elaborazione di motori auto e moto per le competizioni.

Andrea Curami, socio Aisa, professore di Dinamica dei sistemi aerospaziali e di Meccanica applicata al Politecnico di Milano, è storico dell'automobile, autore di numerosi libri.

laio era costruito in piccola serie, a mezza via tra le vetture Turismo di normale produzione e le Sport, realizzate in esemplare unico o poco più.

Istituita per questa categoria la Coppa Intereuropa, la cui prima edizione si disputò a Monza nel 1949. Il successo dell'iniziativa portò alla regolamentazione della categoria prima a livello nazionale e, in seguito, alla sua adozione da parte della FIA, della quale era autorevole rappresentante italiano.

Molto sensibile all'esigenza di agevolare l'avvicinamento di nuove leve di piloti alle corse, Lurani, fin dal 1947 dalle pagine di *Auto Italiana* si era scagliato con-



Giovanino Lurani, il più alto del gruppo, posa con la sua vettura da record "Nibbio", Pietro Facetti è il primo a destra.

tro le decisioni della FIA riguardo alla regolamentazione tecnica della "Formula A" (non si chiamava ancora Formula 1) e della "Formula B" (la futura Formula 2), che di fatto impedivano a un gentleman driver di avvicinarsi alle competizioni del massimo livello. Proponeva una "Formula Junior" propedeutica, di minori prestazioni e costo, ma di caratteristiche generali non dissimili dalle monoposto a ruote scoperte della "première Formule": quel nome e quei concetti saranno ripresi poi in Italia dieci anni più tardi quando, il 25 aprile 1958, si disputò il "II Trofeo Felice Bonetto" riservato alle vetture della nuova categoria "Vetture Junior e similari".

Prima della Formula Junior tentativi e contraddizioni

Ripercorriamo rapidamente quanto avvenne in Italia tra il 1950 e quel faticoso giorno di aprile 1958 nel settore delle formula addestrative.

Nel 1950, la FIA aveva approvato un Regolamento internazionale per la Formula 3, che recepiva in toto quello della categoria "Racer 500" inglese, nata nell'immediato anteguerra, che si era notevolmente sviluppata con il ritorno alla pace, prendendo anche il nome di "Formula Jota", dalla lettera identificativa assegnata dalla AIACR, poi FIA, alla classe di cilindrata fino a 500cc: la J.

Senza un campionato continentale, la popolarità della formula rimase confinata oltre Manica, con un qualche seguito in Francia e nei Paesi nordici, ma fu un vero fallimento in Italia.

Dalle foto delle poche corse disputate in Italia, si vede bene quale fosse la "visione italiana" di queste vetture: furono costruite alcune macchine convenzionali a motore anteriore, pesanti e inutilmente complesse, quasi delle F.1 in scala ridotta: per esempio, la Giaur e la "Falcone" con motore Guzzi 500 bicilindrico a L di Gastone Puma, progettata da Savonuzzi e costruita da Conrero nelle officine Leone torinesi.

Soltanto alcune si ispirarono alla soluzione inglese a



La Giaur 500 costruita nel 1950 da Bernardo Taraschi per la F3. Motore quattro cilindri Gianni 36 CV.



La Cavanna-Guzzi F3 di Gino Cavanna con motore Guzzi 500 in corsa ad Ascoli Piceno nel 1954.



La Volpini con motore Gilera Saturno 500 riprende l'architettura delle Cooper 500 inglesi.

motore posteriore di origine motociclistica, come la bella Volpini motorizzata Gilera Saturno 500 guidata da Pagani. Comparve anche una Moretti F3. Esposta al Salone di Torino 1952, questa piccola Auto Union d'anteguerra pantografata corse solo sulla pista di sabbia di Vallelunga, dotata di un motore 750 cc.

Questa vettura costituì il trait-d'union fra la F3 internazionale, che da noi non attecchì anche per la disattenzione delle nostre Case motociclistiche, tutte impegnate a primeggiare nel campionato del mondo motociclistico, e un regolamento nazionale, a somiglianza di quanto avveniva in Francia con formula "Monomill". Nacque così in Italia, nel 1954, la Formula "Corsa 750", per la quale fu istituito un campionato naziona-



Moretti F3 con motore 750 cc esposta al Salone di Torino 1952. Corse solamente sulla pista di sabbia a Vallelunga.

le. Le vetture protagoniste della nuova categoria erano piuttosto eterogenee: c'era la Giaur "Red Blitz" di **Berardo Taraschi**, qualche vecchia Cisitalia D46 rimotorizzata con il Giannini G1, un paio di Moretti a motore anteriore, e poi tante Sport 750, occasionalmente private dei parafranghi e dell'impianto d'illuminazione.

Di "monoposto", come vengono comunemente intese, ve ne erano ben poche. La soluzione non ebbe il successo sperato. Nel 1954, il titolo nazionale fu vinto da Berardo Taraschi, classe 1915, che certo non poteva essere considerato un giovane pilota emergente.

Nei due anni successivi si affermò il giovane ventiduenne **Renato Pirocchi** alla guida di una Stanguellini spinta da un potente, quanto costoso, motore bialbero, ma anche questa categoria non riuscì a decollare sia perché economicamente risultò un "pozzo senza fondo", sia perché dopo la tragedia di Le Mans del



La Giaur (Giannini-Urania) Red Blitz per la categoria 750 Corsa, 1954. Peso totale 300 kg, motore Giannini G1, poi G2 bialbero 70 CV.

1955 anche in Italia si iniziò a porre attenzione alla sicurezza nelle manifestazioni e da noi non vi erano circuiti permanenti oltre a Monza.

Nel frattempo, i più noti piloti italiani di F1, come ricordava allora Lurani, si erano ridotti dai sette nel 1954 (Farina, campione del mondo nel 1950, Taruffi e Villoreysi della generazione più anziana, Ascari, Castellotti, Musso e Mantovani di quella più giovane) a nessuno con la morte di Luigi Musso nel GP di Francia a Reims nell'estate 1958.

L'incidente della Ferrari di Alfonso De Portago alle Mille Miglia 1957 concluse definitivamente la stagione italiana delle grandi corse di velocità su strada e le conseguenti limitazioni non permisero neppure la disputa di un numero sufficiente di prove per assegnare il titolo italiano per le monoposto 750 Corsa.

Dalle pagine di *Auto Italiana*, Lurani si scagliò dura-



Torino, 10 aprile 1954, III Coppa Michelin per le categorie Sport e Corsa 750 cc. La griglia è emblematica dell'eterogeneità di vetture che gareggiavano in quelle categorie. In prima fila, a sinistra, la Giaur Red Blitz di Berardo Taraschi, primo sotto una pioggia battente al termine delle due serie di 20 giri per 140,8 km. Media 100,436 km/h.



Berardo Taraschi (1915-1997) fu pilota di valore alla guida delle vetture da lui progettate e costruite. Tra il 1958 e il 1959 costruì 63 monoposto FJ, che andarono a correre in tutta Europa, Usa, Australia, Nuova Zelanda.

mente contro l'immobilismo della CSAI e il suo atteggiamento critico anticonformista costituisce un ulteriore motivo di stima nei suoi confronti. Lurani non fece mai parte dei corifei che puntualmente si recavano a pranzo dalle parti di Modena, ma anzi ebbe più di uno scontro con Ferrari, rivendicando la sua autonomia di pensiero in nome, in primo luogo, della difesa dello sport automobilistico nazionale.

Nuove proposte al Convegno Csai

Qualcosa a dicembre 1956, nella annuale riunione delle Commissioni Sportive, si era iniziato a muovere

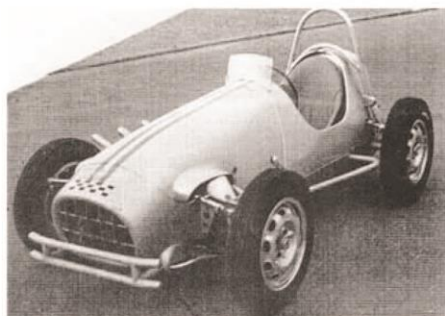
con il progetto di **Alberto Filippi**, direttore dell'AC di Livorno, e del suo concittadino **Piero Morini**, un bravo preparatore.

I due avevano realizzato un prototipo americaneggiante, mostrando, fra l'altro, una notevole attenzione alla sicurezza: montava, infatti, roll-bar, pedane laterali per evitare gli agganci e paraurti anteriori e posteriori. Il motore era un Fiat 1100/103 leggermente preparato (neppure ai limiti del Turismo Gruppo 2) che erogava, secondo il costruttore, 50/55 CV. Di fatto, chi provò la macchina la trovò piuttosto "ferma". L'idea era quella di farla correre in mini-impianti con pista della lunghezza di circa 1 km.

Se ne parlò, come detto, al convegno CSAI di Sanremo nel 1956, dove la proposta di Filippi e Morini si contrappose a quella dei Giannini, promossa dall'ingegner Campanella per un "monomarca" basato sulla Fiat 600, con motore portato a 747 cc.

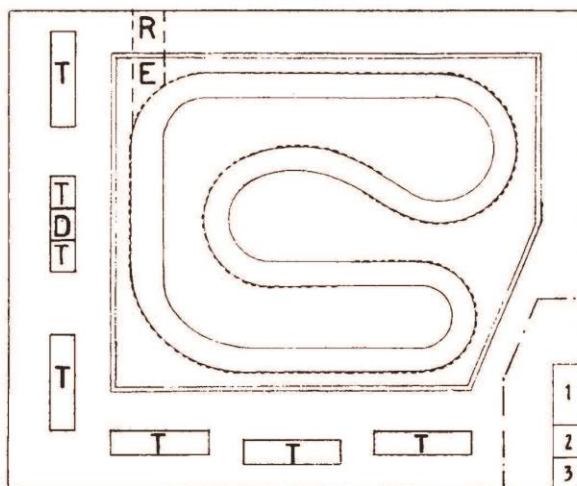
Regolamenti entrambi avversati da Lurani, secondo il quale il progressivo disinteresse verso la Formula 3 anche in Gran Bretagna, dopo i successi dei primi anni Cinquanta con il lancio di piloti come Moss, Collins, Lewis Evans e Taylor, era dovuto al monopolio di fatto acquisito dalle Cooper. Inaccettabile, a suo dire, per gli spettatori e gli appassionati di nazioni dal gusto automobilistico raffinato. A suo modo di vedere, i fallimenti delle esperienze Cisitalia e Monomille lo stavano ulteriormente a dimostrare.

Anche **Vittorio Stanguellini** volle proporre la sua soluzione al problema, presentando nell'ottobre del 1957 all'Aerodromo di Modena una sua Formula 750



Il prototipo di "midget" all'americana realizzato da Filippi e Morini a Livorno nel 1956.

PIANTA INDICATIVA PISTA MIDGET - CARS Sviluppo Mt. 1000



- | | | | |
|-----|--------------------|-----|--------------|
| T. | tribune | 2 | officina |
| RE. | raccordo c. l'est. | 3 | servizi vari |
| D. | direzione corsa | --- | guard rail |
| 1 | boxes vett. conc. | == | fossato |

La proposta di impianto per le corse delle midget. Per massimizzare la lunghezza della pista, non era stato copiato l'ovale delle corse Usa.



Castelfusano (Roma). La partenza di una gara nell'ottobre 1956 mostra chiaramente il mix di vetture mono e biposto della Formula 750 Corsa e Sport. Dietro le due Stanguellini al comando, si vede la Taraschi Sport, la stessa vettura che Berardo Taraschi ha guidato il 25 aprile 1958 a Monza.

Corsa, dotata del più economico motore Fiat 1100/103 TV, elaborato secondo i dettami dell'allegato J del Turismo preparato.

Tutte queste iniziative puntavano a vetture da corsa dal prezzo inferiore a 1,5 milioni di lire ovvero a lanciare un nuovo tipo di "formula democratica", come scriveva Lurani sulle colonne della sua rivista. Stanguellini, per lanciare la sua idea, utilizzò addirittura Juan Manuel Fangio che girò a Modena in tempi attorno a 1'12", ovvero 10" in più delle F1 di 2500 cc.

Vi è da dire che, secondo **Marcello Giambertone**, segretario della Scuderia Madunina organizzatrice delle prime corse Junior in Italia, era stato proprio Fangio, mostrando ad Alberto Ascari una "Formula Nacional Argentina", ovvero una vecchia F1 rimotorizzata con motori americani derivati dalla serie, a suggerire di fare qualcosa di simile anche in Italia per promuovere la formazione della nuova generazione di piloti.

A complicare la situazione, alla inaugurazione del nuovo tracciato della pista di Vallelunga nel dicembre 1957, **Gino De Sanctis** si presentò con una vettura dotata di un motore derivato dal Fiat 600, portato a 750 centimetri cubi.

Nasce il regolamento per la Junior

Dalle proposte sul tappeto (Morini e Filippi a Livorno, Stanguellini a Modena, De Sanctis a Roma, Lurani a Milano) fu stilata una raffica di regolamenti, ciascuno in contrasto con il precedente, fino alla salomonica

decisione, dopo la burrascosa riunione di Bologna del 7 gennaio 1958, di mantenere per la categoria il nome pensato da Lurani, parte degli apprestamenti di sicurezza della proposta di Morini e Filippi, e lasciare libertà ai costruttori attorno a motori derivati da quelli di vetture nazionali omologate nella categoria Turismo, ma senza alberi a camme in testa. Venivano ammesse due classi di cilindrata con pesi minimi diversi: una 750, come volevano i romani, e una 1100, come desiderato da Stanguellini.

Era nata la "vettura da corsa nazionale Junior monoposto". Alla partenza della prima gara della Formula Junior a Monza (nel regolamento la gara era riservata alle "Vetture Junior e similari"), il 25 aprile 1958, chiamata Il Trofeo Felice Bonetto nell'ambito del IV Trofeo Vigorelli, si presentarono otto vetture.

Berardo Taraschi (numero di gara 6) con l'auto carenata già vista nel 1956 a Castelfusano, ma ora dotata del motore Fiat 1200, in quanto aveva la testa con quattro condotti di aspirazione separati, incamiciato.

Roberto Lippi (18) con una Stanguellini tipo 750 corsa, Scuderia Bardhal, ma motorizzata Fiat 1100/103 elaborato da Ciaffi.

Luigi Alberti (4) con una Stanguellini nuova, che, però, come le precedenti vetture, non rispondeva al regolamento nazionale nelle sospensioni anteriori (che avrebbero dovuto appartenere alla vettura di serie di cui si utilizzava il motore).

In seconda fila: **Carlo Coppo** su Volpini e la Raineri (12) di **Corrado Manfredini**.



Per la prima corsa della nuova Formula Junior venne realizzata questa variante proprio davanti alla tribuna d'onore, Taraschi è già passato; Alberti precede Lippi e gli altri pochi concorrenti.



La Taraschi "carenata" era una sport, già vista in corsa nel 1956, adattata al nuovo regolamento Junior nel motore. Grazie alla sua buona aerodinamica, aveva un vantaggio significativo nei confronti delle monoposto a ruote scoperte.



Nel "paddock" di Monza posa la bella Stanguellini di Luigi Alberti, nuova ma con sospensioni anteriori non conformi. Si notino le auto sullo sfondo, che parteciparono alle corse per le categorie Turismo e GT di quel IV Trofeo Vigorelli.



La Volpini di Carlo Coppo, schierata in seconda fila nella corsa inaugurale del 25 aprile 1958 a Monza, non ancora verniciata.



La Giaur Red Blitz di Luciano Gramagna, costruita da Berardo Taraschi con motore, all'origine, Giannini G1, montava a Monza un motore Fiat 1100 preparato da Volpini.



La Stanguellini della Scuderia Bardhal di Firenze, guidata da Roberto Lippi, vincitore del II Trofeo Felice Bonetto, la prima corsa per la Formula Junior.



La Raineri di Corrado Manfredini, rifinita in maniera impeccabile. Venne cronometrata alla velocità massima di 158 km/h sul rettilineo prima della staccata per la Parabolica.

In terza e ultima fila: la Giaur "Red Blitz" di **Luciano Gramagna** (24), una vecchia Cisitalia iscritta da **Gino Fracchioni** come Fracchioni Fiat (8) (entrambe trasformate da Volpini con il motore Fiat 1100) e la Foglietti (22) di **Sergio Gasperini**. Quest'ultima era stata guidata in prova da **Mario Poltronieri** che, però, non aveva girato sul tracciato con la variante.

Come si vede, era un gruppo piuttosto eterogeneo e, in



La Foglietti a motore Fiat 1100E di Sergio Gasperini, quinto classificato a 6 giri. In prova era stata guidata da Mario Poltronieri.

generale, non conforme ai regolamenti.

Le Junior girarono in prova con prestazioni definite "interessantissime" da Enrico Benzing, che seguiva il Trofeo Vigorelli per la *Gazzetta dello Sport*.

Questi i tempi per la griglia di partenza e le velocità massime rilevate sul rettilineo opposto, prima della staccata della Parabolica:

Numero di gara	Pilota	Tempo	Velocità max (km/h)
4	Giovanni Alberti	2'28"8	165,137
18	Roberto Lippi	2'29"3	163,636
6	Berardo Taraschi	2'32"1	174,428
12	Corrado Manfredini	2'35"9	158
2	Carlo Coppo	2'36"0	162,714
24	Luciano Gramagna	2'38"9	-
8	Gino Fracchioni	2'53"4	-
22	Mario Poltronieri	-	140

Mario Poltronieri non ha tempo in quanto aveva girato solamente sul tracciato senza la variante. In corsa cedette il volante a Sergio Gasperini, quinto e ultimo classificato.

Sui 12 giri del circuito stradale, con la variante nel mezzo del rettilineo principale, pari a km 69, vinse Roberto Lippi in 30'12"4 a 137,055 km/h, velocità inferiore a quanto ci si attendeva.

Taraschi terminò secondo a 6"8 e Carlo Coppo fu terzo a 1'17"7. Quarto Alberti a tre giri e quinto Gasperini a sei. I non classificati furono tre, quasi metà dei partenti.

La stessa situazione regolamentare si ripresentò alla seconda gara a Vallenga: Premio Mobil, 1 maggio 1958. La storia della Formula Junior iniziava finalmente a scriversi sulle piste.

Il libro, ma privo delle illustrazioni, che riteniamo indispensabili per avere un'idea precisa di quello che si sta leggendo, è in ogni modo disponibile al seguente link: <https://www.aisastoryauto.it/monografie/monografia-83/> dove i "NON soci" possono scaricare il solo testo ... ma vi assicuro che non è la stessa cosa di quanto vi stiamo proponendo.



Una breve nota da tenere presente per capire questa Formula

Tutti i grandi campioni degli anni '60 hanno corso con le piccole monoposto volute dal Conte Lurani.

In sei stagioni la piccola **F. Junior** ha formato molti piloti ed ha lanciato verso la F.1 ben quattro campioni del mondo, ma molti piccoli costruttori hanno iniziato la loro storia con queste monoposto addestrative.

Il regolamento internazionale della F. Junior prevedeva che le vetture erano del tipo "monoposto" i cui elementi fondamentali sono derivate da vetture omologate dalla FIA nella categoria vetture da **Turismo Internazionale** (minimo 1.000 esemplari costruiti in 12 mesi consecutivi).

Passo minimo cm.200 – carreggiata minima cm 110 – larghezza massima della carrozzeria cm 95.

Cilindrata massima 1.100 cc con peso minimo Kg. 400 – Cilindrata massima 1.000 cc con peso minimo Kg. 360.

Il blocco motore e la scatola del cambio devono essere quelli di una vettura Turismo omologata dalla FIA.

E' lasciata piena libertà per il numero e la sequenza dei rapporti. Il sistema e il principio di alimentazione (carburettore o iniezione), il sistema ed il tipo di frenatura (dischi o tamburi) devono essere quelli della vettura da cui deriva il motore.

Le cilindrata definite dal regolamento possono essere anche mediante la modifica dell'alesaggio originale (aumento o riduzione), mentre non è ammessa la modifica della corsa.

Le vetture devono essere munite di un dispositivo automatico per la messa in moto.

La carrozzeria deve essere del tipo monoposto aperta, con un'armatura di sicurezza all'altezza del pilota che lo protegga in caso di rovesciamento (il moderno roll bar).

La vettura deve essere munita di un dispositivo antincendio e di un silenziatore sul tubo di scarico.

Il carburante impiegato deve essere del tipo commerciale definito dalla FIA.

E' vietato l'uso di motori con alberi a camme in testa, differenziali autobloccanti, la modifica della posizione dell'albero a camme e la modifica dei supporti dell'albero motore.



Non solo motori - La "memoria" musicale

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.

Ecco la classifica dei singoli più venduti nel 1972

NB: I dischi presenti in classifica in più anni sono stati inseriti nella Top100 dell'anno in cui hanno avuto il maggior successo, segnalando tra parentesi quadre gli anni di presenza in classifica. Il numero dopo il segno # indica la massima posizione raggiunta nelle classifiche settimanali.

1. [Il Padrino](#) - Santo and Johnny [#1, 1972/73]
2. [Grande grande grande](#) - Mina [#1]
3. Imagine - John Lennon [#3, 1971/72]
4. I Giardini di marzo - Lucio Battisti [#1]
5. Viaggio di un poeta - I Dik Dik [#1]
6. Il Gabbiano infelice (Amazing grace) - Il Guardiano del Faro [#2, 1972/73]
7. [La Canzone del sole](#) - Lucio Battisti [#1, 1972/73]
8. [Popcorn](#) - La Strana Società [#2, 1972/73]
9. Noi due nel mondo e nell'anima - I Pooh [#2]
10. Jesahel - I Delirium [#1]
11. Un Albero di trenta piani - Adriano Celentano [#5]
12. [Without you](#) - Nilsson [#3]
13. Io vagabondo - I Nomadi [#1]
14. [\(We have\) All the time in the world](#) - Louis Armstrong [#5, 1971/72]
15. [Piccolo uomo](#) - Mia Martini [#4]
16. [Quanto è bella lei](#) - Gianni Nazzaro [#1]
17. Vieni via con me (Taratapunzi-e) - Loretta Goggi [#2, 1972/73]
18. Alone again (naturally) - Gilbert O'Sullivan [#3, 1972/73]
19. Run to me - The Bee Gees [#4, 1972/73]
20. [E' ancora giorno](#) - Adriano Pappalardo [#3]
21. Montagne verdi - Marcella [#3]
22. [Gioco di bimba](#) - Le Orme [#5, 1972/73]
23. [Donna sola](#) - Mia Martini [#2, 1972/73]
24. My world - The Bee Gees [#3]
25. [Parole parole](#) - Mina & Alberto Lupò [#1]
26. [Chitarra suona più piano](#) - Nicola Di Bari [#1]
27. I Giorni dell'arcobaleno - Nicola Di Bari [#2]
28. [Tuca tuca](#) - Raffaella Carrà [#3, 1971/72]
29. Sono una donna non sono una santa - Rosanna Fratello [#2]
30. Re di denari - Nada [#4]
31. Semo gente de borgata - Vianella [#6]
32. Coraggio e paura - Iva Zanicchi [#3]
33. Via del Conservatorio - Massimo Ranieri [#3]
34. Rocket man - Elton John [#6, 1972/73]
35. How do you do - Kathy and Gulliver [#6]
36. Per chi - I Gens [#8]
37. Gira l'amore (Caro bebè) - Gigliola Cinquetti [#10]
38. [Popcorn](#) - The Popcorn Makers [#2, 1972/73]
39. Come le viole - Peppino Gagliardi [#5]
40. Arancia meccanica - Walter Carlos [#9, 1972/73]
41. Theme from 'Shaft' - Isaac Hayes [#10]
42. Haum - I Delirium [#10]
43. Vado a lavorare - Gianni Morandi [#8]
44. Ti ruberei - Massimo Ranieri [#9]
45. La Cosa più bella - Claudio Villa [#11]
46. [Popcorn](#) - Mister K [#7, 1972/73]
47. Ti voglio - Donatello [#8]
48. Oh babe what would you say - Hurricane Smith [#9, 1972/73]
49. Giù la testa - Ennio Morricone [#11]
50. Non voglio innamorarmi mai - Gianni Nazzaro [#10]
51. [Il Padrino](#) - Carlo Savina [#10, 1972/73]
52. I gotcha - Joe Tex [#13, 1972/73]
53. [Parla più piano \(da 'Il Padrino'\)](#) - Johnny Dorelli [#13]
54. Che barba amore mio - Ornella Vanoni [#10]
55. Song sung blue - Neil Diamond [#12]
56. Il Tempo di impazzire - Ornella Vanoni [#9]
57. [Piazza Grande](#) - Lucio Dalla [#10]
58. [Impressioni di settembre](#) - Premiata Forneria Marconi [#12]
59. Na ja ta ta - Royal Brewery [#13]
60. Midnight rider - Joe Cocker [#16]
61. Voglia di mare - I Romans [#16]
62. Woman is the nigger of the world - John Lennon & Yoko Ono [#12]
63. Quel che non si fa più (The old fashioned way) - Charles Aznavour [#12]

- | | |
|---|--|
| 64. Segui lui - Adriano Pappalardo [#10, 1972/73] | 82. Soley soley - Middle of the Road [#17] |
| 65. L'Aquila - Bruno Lauzi [#13] | 83. La DecaDance - Jane Birkin & Serge Gainsborough [#20] |
| 66. Quando una lei va via - I Pooh [#9, 1972/73] | 84. Singapore - I Nuovi Angeli [#20] |
| 67. Il Padrino - Augusto Martelli [#17, 1972/73] | 85. Il Mio amore per Mario - Marisa Sacchetto [#19] |
| 68. Ciao vita mia - Mino Reitano [#14] | 86. Due delfini bianchi - Piero e i Cottonfields [#21] |
| 69. How do you do - The Windows [#13] | 87. Sole che nasce sole che muore - Marcella [#20] |
| 70. Voglio stare con te (United we stand) - Wess & Dori Ghezzi [#17, 1972/73] | 88. Popcorn - Hot Butter [#19, 1972/73] |
| 71. Quanti anni ho? - I Nomadi [#14, 1972/73] | 89. Sacramento - Middle of the Road [#19] |
| 72. E qui comando io - Gigliola Cinquetti [#13, 1971/72] | 90. Dopo lei - Domenico Modugno [#17] |
| 73. Roma capoccia - Antonello Venditti [#17, 1972/73] | 91. Elena no - Lucio Battisti [#21] |
| 74. Città verde - Orietta Berti [#16] | 92. Mediterraneo - Milva [#21] |
| 75. Un Calcio alla città - Domenico Modugno [#19] | 93. Troglodyte (Cave man) - Jimmy Castor Bunch [#19] |
| 76. Women in love - Keith Beckingham [#18] | 94. Io, una donna - Ornella Vanoni [#23] |
| 77. Stasera ti dico di no - Orietta Berti [#19] | 95. Per chi - Johnny Dorelli [#22] |
| 78. Amare di meno - Peppino Di Capri [#16] | 96. Uomo - Riccardo Cocciante [#23] |
| 79. Parla più piano (da 'Il Padrino') - Ornella Vanoni [#16] | 97. Fratello sole sorella luna - Claudio Baglioni [#22] |
| 80. Un Diadema di ciliegie - I Ricchi e Poveri [#15] | 98. Messaggio - Gruppo 2001 [#23] |
| 81. Telegram Sam - T.Rex [#17] | 99. Una Chitarra e un'armonica - Nada [#22] |
| | 100. Fiume azzurro - Mina [#22] |

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 "Without you", trovereste queste notizie ...

WITHOUT YOU (Per chi)

(di T.Evans - P.Ham)

- Anno: **1971**
- Altri titoli: -
- Interpreti: **Harry Nilsson**
- HitParade: **#2, Giugno 1971**
- Chart annuale: **Top20**
- Altri interpreti: **Badfinger / Mariah Carey**

A furia di ascoltare canzoni dei Beatles, questo sensibile autore, già artefice del tema dal film "Un uomo da marciapiede" ("Everybody's talking"), firma la canzone con la quale maggiormente sarà ricordato, che gli varrà gloria non solo nel momento presente, ma anche nella prima metà degli anni 90, quando sarà uno dei primi evergreen a essere furbamente ripescato in un'operazione revival destinata a non finire mai. In realtà il brano è una cover di un pezzo dei Badfinger, un gruppo della scuderia dei Beatles, appunto: la Apple.

Semplice e toccante nella melodia, complessa nella forma, non irresistibile nelle parole che non si discostano dalla media della letteratura anglosassone, resta tuttavia un valido esempio di easy listening anni 70, che in Italia conoscerà ben due cover ("Per chi", interpreta da Johnny Dorelli e dai Gens) e venti anni dopo sarà ampiamente rivalutata da una voce femminile quale Mariah Carey, fino ad oscurarne il bravo autore country.

(Mario Bonatti)



Un po' di pubblicità per chi collabora con C.A.V.E.M.

Di cosa stiamo parlando e di chi stiamo parlando?

È lui, **Guido Marelli**, il nostro **Consigliere Responsabile Marketing**, colui che supporta il nostro sodalizio con le sue realizzazioni dedicate alla comunicazione tramite l'oggettistica.



Promostar è a Milano in Via Torricelli al n. 8 e questo è il link al suo sito: <https://promostar.org/>

Sul sito potete trovare tutto quello che lui fa e che potrebbe fare per voi, oltre che per noi ... c'è di tutto e di più per quanto riguarda il promozionale.

SE cliccate sul seguente link: <https://promostar.org/prodotti/> avrete accesso diretto ai suo cataloghi da sfogliare e quindi cercare qualcosa di vostro interesse per quanto riguarda:

- | | |
|-------------------------------|------------------------|
| ✓ l'abbigliamento in generale | ✓ oggettistica |
| ✓ abbigliamento da lavoro | ✓ ombrelli |
| ✓ abbigliamento italiano | ✓ elettronica |
| ✓ scarpe | ✓ produzioni speciali |
| ✓ cappellini | ✓ penne italiane |
| ✓ shopper | ✓ premiazioni e targhe |

per quanto possa interessare, è possibile richiedere preventivi personalizzati e ... per i quantitativi non c'è alcun problema, non è necessario avere bisogno di "numeri impossibili", l'importante è confrontarsi con lui, saprà certamente come soddisfare le vostre esigenze.



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

(seconda 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.

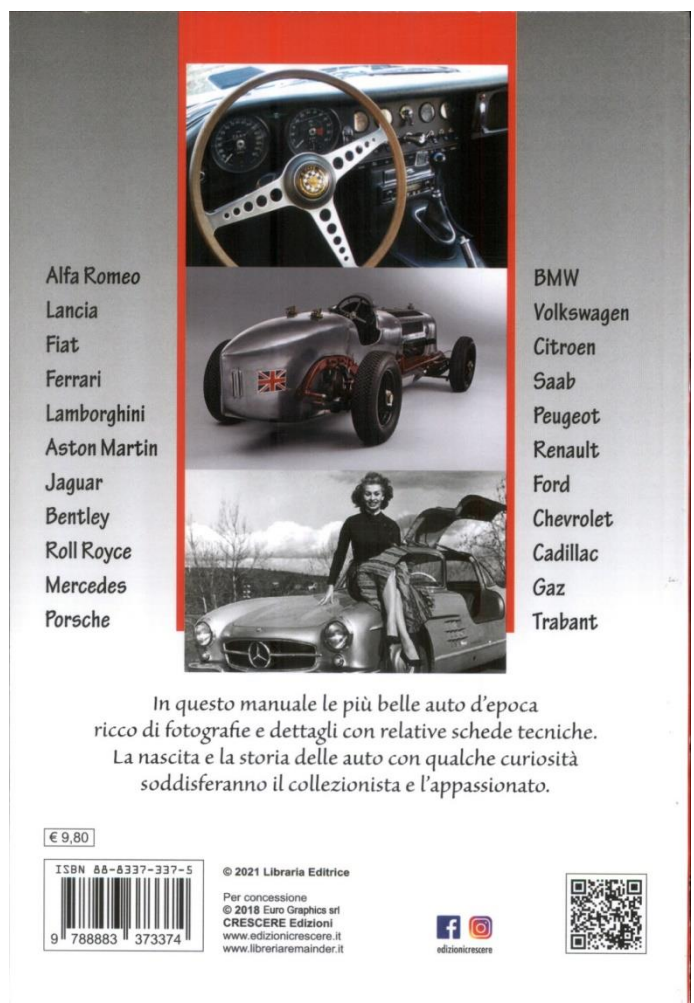
Queste sono le copertine che aprono e chiudono il libro, la metto giusto per ricordarvi quello che troverete "nell'opera" di Stefano Roffo, autore del libro.



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.



€ 9,80



9 788883 373374

© 2021 Libreria Editrice

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



edizioni.crescere



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.



Parte 2 – Le Marche, le Auto



ITALIA



Alfa Romeo



Lancia



FIAT



Ferrari



Maserati



Innocenti



Lamborghini





Alfa Romeo Giulietta Sprint

Venne fondata nel 1910 a Milano come ALFA (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), e nel 1918 ha cambiato nome in "Alfa Romeo" in seguito all'acquisizione del controllo della società da parte di Nicola Romeo. La casa è appartenuta allo Stato italiano dal 1933 al 1986, quando è stata venduta al gruppo Fiat. Tecneologicamente, l'Alfa Romeo è considerata tra le case più all'avanguardia nel panorama automobilistico mondiale, grazie alle molte innovazioni che hanno esordito sulle sue vetture. La casa, detta "del Biscione" per il suo stemma, ha realizzato

In alto, il primo modello Giulietta Sprint del 1955, a destra, la Giulietta dopo il restyling del 1959. Sotto: un modello precedente di Bertone, l'Alfa 6C 2500





SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri

Cilindrata: 1290 cm

con alesaggio
di 74 e corsa di 75 mm

CV: 50 a 5200 giri/min
(nel successivo modello
TI del 1957 65 cv)

Cambio: al volante,
manuale a 4 marce *

Freni: anteriori: a tamburo /
posteriori: a tamburo con
doppie mascelle autofrenanti
e alettatura per
turboraffreddamento

Velocità: 139,534 km/h

Design: Bertone

* Per tutte le schede tecniche, l'indicazione
è da intendere + retromarcia



molte vetture da strada e concept car che hanno segnato la storia della tecnica e del design dell'industria automobilistica italiana. Al salone dell'automobile di Torino del 1955 l'Alfa Romeo presentava la sua Giulietta: fu un successo immediato. Questa vettura era così significativa all'epoca che compare sulla copertina del numero 1 della rivista Quattroruote. Il suo nome venne scelto per analogia con la celebre opera Shakespeariana, ma questa Giulietta fu ben più fortunata della sua madrina.

Ne saranno costruite quasi 132.000 nello Stabilimento del Portello a Milano, numeri di produzione impressionanti per l'epoca. Piaceva perché era potente, ma anche parca nei consumi, con una frenata eccezionale e un grande bagagliaio, e offerta a un prezzo tutto sommato, abbordabile.

La Giulietta "berlina" condivideva la meccanica della splendida e filante coupé Alfa Romeo Giulietta Sprint presentata al pubblico esattamente un anno prima nel 1954.

Al salone dell'automobile di Francoforte debuttò la versione aggiornata della Giulietta: il bocchettone del serbatoio era ora



Sopra: la spider del '54 e il suo cruscotto.

Sotto: la Giulietta dopo il restyling del '59

A destra dall'alto: il protagonista del film "Lo sciacallo" su Giulietta spider; nel febbraio 1961, l'attrice Giulietta Masina tiene a battesimo l'esemplare 100.001 della serie "Giulietta".



inserito nel parafrangente posteriore destro ed era dotato di sportellino, il muso era stato ridefinito, con parafrangenti più bombati, fanali incassati, nuove ghiera dei fari e mascherina anteriore rielaborata con barre orizzontali. I parafrangenti posteriori avevano le estremità a pinna e nuovi fanalini con relativo catarifrangente. Gli interni erano molto più curati e il cruscotto ospitava strumenti allungati comprendendo anche il contagiri. La Giulietta, in entrambe le versioni, divenne nel mondo occidentale il simbolo della

guida veloce e "disinvolta" tipicamente italiana, nonché un'icona dell'eleganza nazionale, grazie al design splendido e filante di Bertone. Nel 1956 ne fu prodotto anche un prototipo destinato alle competizioni, chiamato "750 Competizione". Realizzato da Carlo Abarth, il mezzo fece parte di un progetto mirato a riportare l'Alfa Romeo nell'ambito delle competizioni riservate a vetture sport. Come propulsore venne scelta una versione potenziata a 1500 cc del motore 1300 che equipaggiava la Giulietta, mentre il telaio, carrozzato in configurazione barchetta e realizzato da Boano era in lamiera scatolata. Il progetto non arrivò mai ad un'effettiva produzione di serie per timore che tale operazione sottraesse uomini e materiali cruciali per lo sviluppo delle vetture seriali.





Alfa Romeo Giulia 1300

La Giulia, berlina prodotta dall'Alfa Romeo tra il 1962 ed il 1977, nasceva come erede della precedente Giulietta ed è stata proposta in numerose varianti di carrozzeria: dalla versione coupé alla cabriolet fino alla spider.

Complessivamente la casa ha prodotto circa 1 milione di Giulia in 15 anni, rendendola una dei modelli Alfa Romeo più venduti della storia.

Della Giulietta, la Giulia riprendeva lo schema meccanico di base, compreso il motore a quattro cilindri di scuola aeronautica, con distribuzione bialbero e costruzione interamente in alluminio.

Nel 1964 venne lanciato il modello Giulia



1300, che si affermò immediatamente come la 1,3 più veloce del mondo, con una punta dichiarata di 155 km/h, che nella prova di Quattroruote superò i 160 effettivi. Nel 1965 venne presentata la 1300 TI, con motore di 1290 cm³ ma potenziato a 82 CV, dotata di cinque marce.

Sempre invariato il frontale con due soli fari.



In basso da sinistra: motore e interni della Giulia 1300 e Giulia GTA 1600.



Nel 1970 nacque la Giulia 1300 Super, che riprendeva le finiture dell'omonima versione 1600 (ma il frontale rimaneva a fari singoli), e raggiungeva prestazioni ancora più elevate grazie al motore 1300 bicarburatore da 103 CV (SAE) già utilizzato sulla GT Junior fin dal 1966.

La Giulia, nelle sue varie versioni, prediletta

SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri
Cilindrata: 1290 cm³
 con alesaggio di 74 e corsa di 75 mm
CV: 78 cv a 6000 giri/min.
Trazione: posteriore
Alimentazione: 1 carburatore verticale doppio corpo Solex C 32 PAIA 7, filtro aria a secco, pompa carburante meccanica
Frizione: monodisco a secco, comando a pedale
Cambio: a leva centrale manuale a 4 marce
Freni: a disco Dunlop sulle 4 ruote, comando idraulico
Velocità: 155 km/h
Massa: 980 Kg



com'era da "guardie e ladri" per le sue prestazioni, divenne una protagonista dei film "poliziotteschi" tipici del periodo. Ancora facilmente reperibile, l'Alfa Romeo Giulia costituisce sempre un bel pezzo dal fascino intramontabile, che offre anche un certo piacere di guida





Lancia Appia Berlina

Negli anni '50, abbandonati ormai i nomi delle città laziali, la Lancia prosegue la via intrapresa con la Aurelia e designa il nuovo modello con il nome di un'altra notissima strada consolare romana cioè "Appia".

La **Appia** viene presentata al Salone di Torino dell'aprile '53. Sua più diretta concorrente è la nuova Fiat 1100 modello 103, immessa sul mercato poco tempo prima: la differenza di prezzo tra le due è però notevole: la Fiat viene proposta a 975.000 lire (945.000 nella versione economica) mentre la nuova Lancia costa di 1.331.500 lire. A spiegare tale differenza, le

SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri a V
Cilindrata: 1089,51 cm³
 con alesaggio di 68 e corsa di 75 mm
CV: 38 a 4400/4600 giri/min
Cambio: in blocco con motore e frizione a 4 rapporti
Freni: anteriori: a tamburo / posteriori: a tamburo; freni d'esercizio (SABIF), a pedale, idraulici ed agenti sulle 4 ruote, con ceppi ad espansione
Velocità: 120 km/h

soluzioni tecniche adottate ed una maggiore accuratezza di costruzione della carrozzeria. Caratterizzata da una carrozzeria che ricalca, in scala ridotta, quella della sorella maggiore Aurelia e da una meccanica piuttosto sofisticata (cilindri a V stretto, due alberi a camme nel basamento, valvole in testa inclinate con sedi riportate, camere di scoppio emisferiche, testa in alluminio) la nuova "piccola" di Casa Lancia viene presto affiancata dalle versioni cosiddette "commerciali": Furgoncino ed Autolettiga nel '54, Camioncino dal '55.

Nel marzo 1956 la Casa mette in cantiere la seconda serie Appia, che viene presentata al Salone di Ginevra. La nuova berlina presenta modifiche di non poco conto, tanto nell'estetica, con una nuova coda con pinne arrotondate, quanto nella meccanica. Subito dopo il lancio della seconda serie, la Lancia rende disponibili tredici pianali per i più



Il cruscotto dell'Appia 2° Serie

quotati carrozzieri italiani, che realizzano altrettante "fuoriserie" tra le quali spicca per originalità il coupé di Zagato esposto al Salone di Torino (aprile 1956) e subito denominato "cammello" per via delle "gobbe" che contraddistinguono la sua carrozzeria: è il capostipite di un gran numero di coupé sportivi che il celebre carrozziere milanese metterà in cantiere negli anni successivi. Al Salone di Ginevra del marzo '59, esce la terza serie dell'Appia, la cui differenza più appariscente sta nel



Lancia Appia 3° Serie

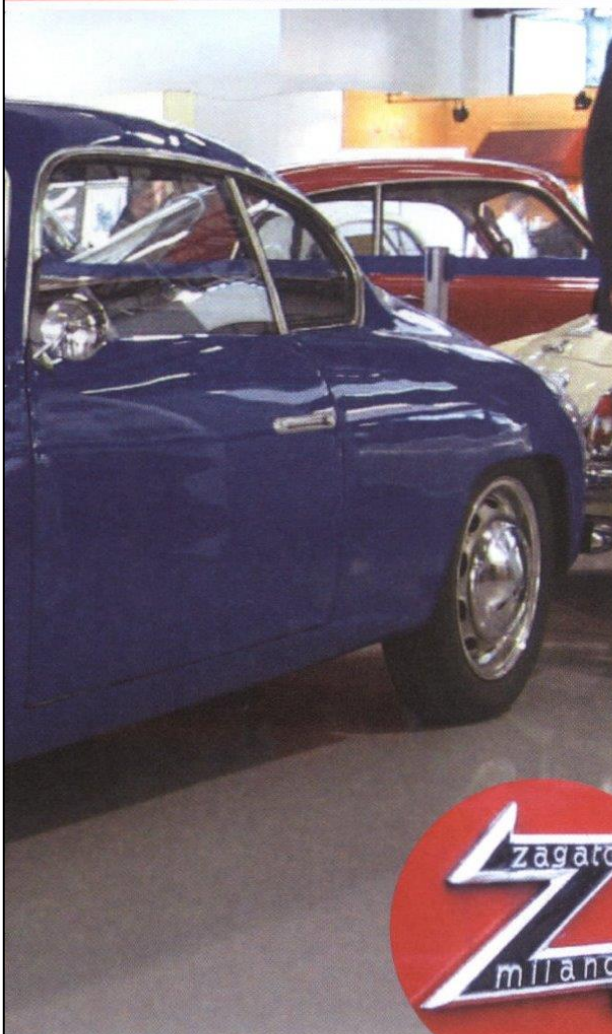
"muso" della vettura, la cui mascherina abbandona la forma a scudetto in favore di una presa d'aria orizzontale somigliante a quella della Flaminia: tra le molte migliorie meccaniche, da citare l'aumento di potenza e prestazioni (48 hp, 132 km/h). Visto l'interesse mostrato dai carrozzieri, la Casa torinese mette a loro disposizione ulteriori pianali sui quali Pininfarina e Vignale preparano rispettivamente un bel coupé assai lussuoso ed una cabriolet, che saranno esposte al Salone di Ginevra del marzo '57 e che troviamo inserite nel listino Lancia qualche mese dopo. Alla fine del 1958 al Salone di Torino fa la sua comparsa un coupé Zagato dalla linea allungata



ed aerodinamica. Si tratta della **Lancia Appia Sport Zagato GTE, commercializzata nel '59** e definita col termine di "bassotto", per via della sua linea. La GTE viene spesso elaborata e potenziata, il che consente ai clienti di disporre di un veicolo in grado di scendere in gara con successo. Nel 1963, all'Appia succederà la serie Fulvia.



Lancia Appia Sport Zagato GTE



Pagina a lato in alto: la versione convertibile dell'Appia e alcuni dettagli. Sopra: Appia Pininfarina Coupé.

SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri a V

Cilindrata: 1089,51 cm³ con alesaggio di 68 e corsa di 75 mm

CV: 53 a 5200 giri/min.

Trazione: posteriore

Alimentazione: carburatore verticale doppio corpo invertito Weber 36 DCLD 3

Frizione: frizione monodisco a secco con mozzo elastico

Cambio: cambio in blocco con motore e frizione a 4 rapporti

Freni: tamburi anteriori alettati in lega d'alluminio con anello riportato in ghisa; tamburi posteriori in ghisa

Velocità: 160 km/h

Massa: 840 kg





Lancia Fulvia Coupé 1300

Dalla Fulvia berlina derivò un'elegante coupé, destinato a diventare un enorme successo commerciale, grazie alla bellezza della linea e poi all'impulso derivante dalle vittorie nelle gare di rally, culminate con la conquista del Campionato Internazionale Rally 1972.

Si tratta della Fulvia coupé, una berlinetta sportiva a 2 posti più 2, del 1965, auto dalle finiture curate, come la plancia rivestita in vero legno, e dalle prestazioni sportive. Realizzata sul pianale accorciato (il passo era di 2330mm, cioè di 150mm più corto) della berlina, la compatta coupé Lancia era spinta da una versione di 1216 cm³ da 80 CV. Grazie al peso contenuto la piccola sportiva raggiungeva i 160 km/h. Incoraggiata dall'ottima tenuta di strada e dalle doti telaistiche della vettura, la Lancia introdusse nel '66 un potenziamento a 88 CV del motore sulla versione HF,

alleggerita con cofani e portiere in una speciale lega d'alluminio e magnesio denominata Peraluman. Anche la carrozzeria venne alleggerita, grazie all'eliminazione dei paraurti, alla semplificazione dell'allestimento interno, all'utilizzo di lamiere più sottili nelle parti non strutturali e all'adozione di lunotto e vetri posteriori in plexiglas.

Con l'introduzione del motore 1298 da 87 CV della Rallye 1,3 il motore della coupé 1,2 venne portato a 1231 cm³. Era il preludio al lancio di una vera versione sportiva da far correre nei Rally, che avvenne l'anno successivo con la presentazione della versione Rallye 1,3 HF. Le novità apportate all'HF, rispetto alla versione standard, furono molte e sostanziali, la potenza crebbe a 101cv. I successi di categoria ottenuti dalla HF, ispirarono la versione HF fanalone di serie che, con propulsore potenziato a 143 CV e dotato

SCHEDA TECNICA

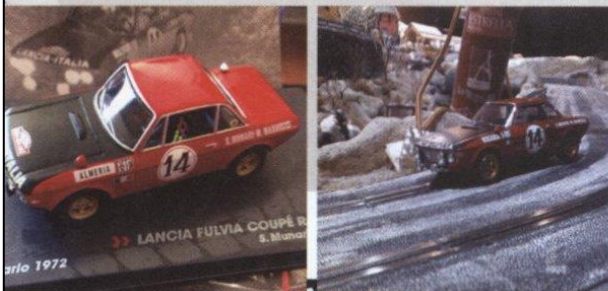
Motore: a 4 cilindri a V stretto di 13 gradi, inclinato di 45 gradi
Cilindrata: 1216 cm³ con alesaggio di 76 e corsa di 67 mm
CV: 80 a 6000 giri/min
Alimentazione: carburatore Weber o Solex
Cambio: a 4 marce a cloche (a leva lunga)
Freni: a disco sulle quattro ruote
Velocità: 160 km/h
Design: Piero Castagnero (che - sua dichiarazione - si è ispirato al motoscafo Riva)



Il motore della HF 1600 elaborato per le gare.

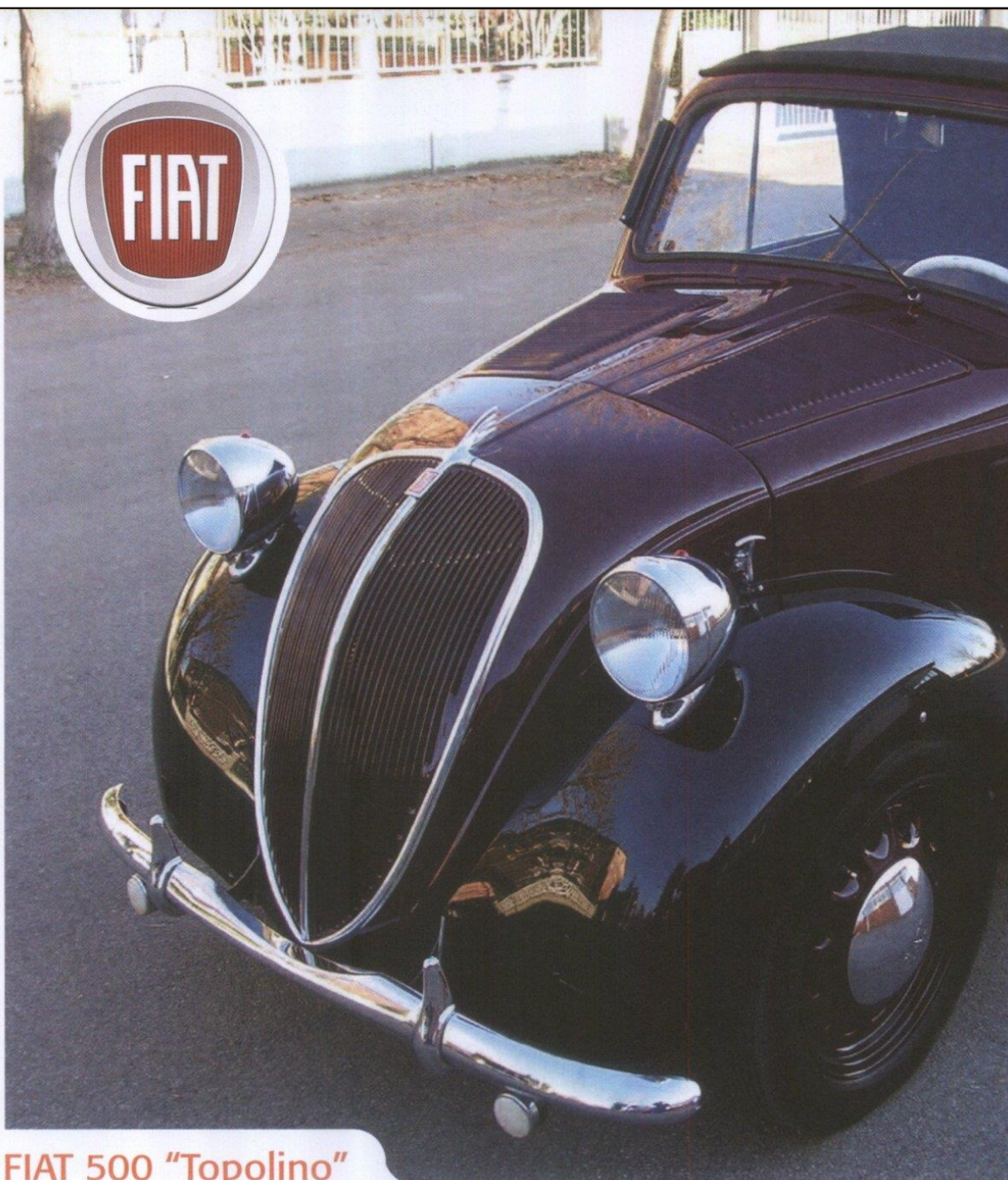
di radiatore dell'olio, prese il posto della versione standard nel 1968. Quando si parla di Fulvia coupé e in particolare delle versioni HF occorre ricordare che nacquero innanzitutto per la grande opera di Cesare Fiorio e di ciò che il suo staff di uomini era riuscito a fare con la "Squadra Corse HF Lancia".

La chiusura della Squadra Corse è avvenuta, per decisione della nuova dirigenza del Gruppo Fiat, nei primi anni '90 quando era ancora considerata la più forte del mondo battendo case tedesche, francesi e giapponesi nei rally.



La Fulvia HF 1,6 portata alla vittoria nel Rally di Monte Carlo del 1972 da Munari e Mannucci. Sulle autopiste elettriche che furoreggiavano in quegli anni, il modellino della HF divenne uno dei preferiti.





FIAT 500 "Topolino"

La Fiat 500 detta "Topolino" prodotta dal 1936 al 1955, è senza dubbio fra le auto italiane più famose nel mondo. Nata dalla necessità di fornire agli italiani un'auto pratica ed economica (nell'Italia del '36 circolano solamente 222 000 automezzi, all'incirca un veicolo ogni 200 persone), dopo i primi infruttuosi esperimenti il progetto venne affidato a Dante Giacosa che realizzò una copia in

dimensioni ridotte della "Balilla". Introdusse però varie innovazioni volte a risparmiare peso e costi: il telaio è assai semplice con due travi a V dall'anteriore al posteriore, il motore 4 cilindri è con valvole





A destra: la 500 C
in versione base
e Giardiniera
in basso, una Topolino
alla Targa Florio.



SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri in linea
Cilindrata: 569 cm
 con alesaggio
 di 52 e corsa di 69 mm
CV: 13 a 4000 giri/min.
Distribuzione: a valvole laterali
 con albero a camme nel
 basamento
Alimentazione: un carburatore
 orizzontale Solex 22HD
Frizione: monodisco
 a secco
Cambio: a 4 marce, 3^o e
 4^o sincronizzate
Velocità: 85 km/h
Massa: 535 kg

lateralmente, l'alimentazione della benzina a gravità, con eliminazione della pompa d'alimentazione. Un veicolo modesto per tecnica e prestazioni, il cui prezzo era di 8900 lire: venti volte lo stipendio medio di un operaio specializzato, ma che ebbe successo, e si rivelò col tempo affidabile e duratura. Il prototipo definitivo venne collaudato su strada, il 7 ottobre 1934, da Giacosa e Fessia che si alternarono alla guida, percorrendo molti chilometri di strade sterrate. Nella primavera del 1948 fu presentata la 500 B, esteticamente piuttosto simile alla precedente, ma con modifiche tecniche. Il motore presenta una nuova testata in ghisa con valvole in testa comandate da aste e bilancieri e aumentato nella potenza a 16,5 CV, che consente una

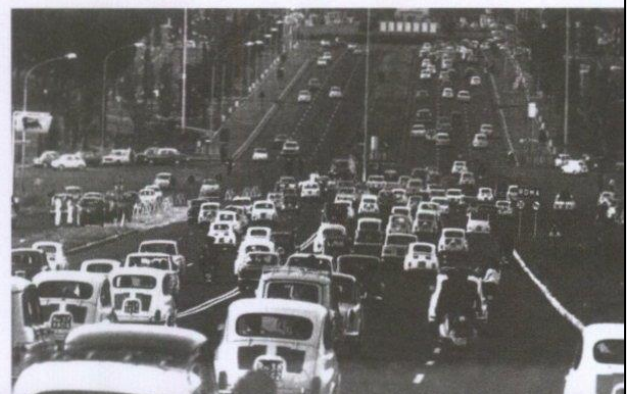


FIAT 600

velocità massima di 95 km/h e consumi inferiori. La novità più importante fu l'introduzione della versione "Giardiniera Belvedere", piccola familiare a quattro posti con un portellone posteriore che dà accesso all'ampio vano di carico. L'auto era caratterizzata dalle belle finiture in legno. A partire dal 1949 venne prodotta la 500 C, che rappresenta il 100° modello di autovettura della FIAT. Il frontale venne modificato incassando i fari nei parafanghi e dalla coda scomparve la classica ruota di scorta a vista. La Giardiniera perse le modanature in legno per ragioni di costo e funzionalità. E arriviamo al periodo del "boom economico": gli italiani avevano ancora un gran desiderio di auto e qualche possibilità in più di procurarsele. La **Fiat 600, costruita dalla FIAT dal 1955 al 1969**, veniva incontro a queste esigenze. Fu ancora Dante Giacosa a realizzare la nuova

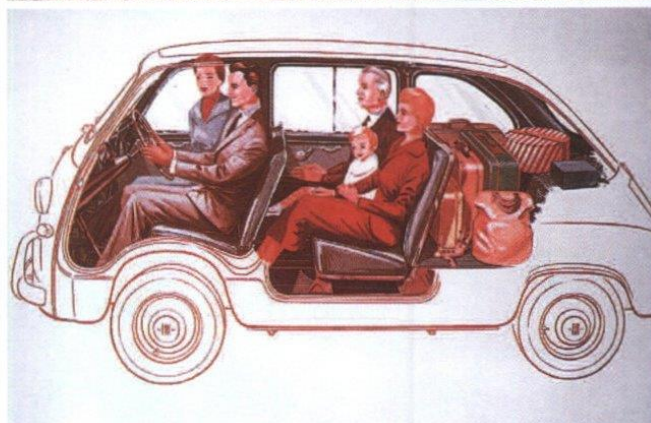


vettura: "chiuso in una stanza con un pugno di disegnatori", come ebbe modo di raccontare lui stesso, in pochi mesi disegnò tral'altro un motore completamente nuovo, a 4 cilindri verticali, raffreddato ad acqua e a 4 marce. La sua proverbiale razionalità, robustezza, affidabilità e parsimonia lo renderanno uno dei migliori mai progettati a Mirafiori. La 600 venne presentata il 9 marzo 1955 a



SCHEDA TECNICA

Motore: 4 cilindri in linea raffreddato a liquido
Cilindrata: 633 cm³ con alesaggio di 60 mm e corsa di 56 mm
CV: 21,5 a 4600 giri/min
Cambio: a quattro rapporti (portato nel 1966 a cinque)
Alimentazione: un carburatore invertito Weber 22 DRA
Frizione: monodisco a secco, comando meccanico
Cambio: a 4 marce (2, 3 e 4 sincronizzate)
Velocità: 96,25 km/h
Massa: 535 kg



Ginevra, nel Palazzo delle Esposizioni. In tale occasione, la RAI, in un'epoca in cui non faceva pubblicità televisiva, trasmise un cortometraggio dedicato alla nuova FIAT.

Con un efficiente motore, una buona tenuta di strada e parchi consumi, e con un'abitabilità discreta per 4 persone, nonché un prezzo di listino abbordabile, si guadagnò un successo di vendite eccezionale: dopo pochi mesi il tempo di attesa per la consegna superò l'anno. Grande successo ottenne anche la successiva versione Multipla, in cui l'abitabilità venne ampliata fino a raggiungere i 6 posti su 3 file di sedili. Gli schienali e le poltrone delle due file posteriori, mediante un ingegnoso gioco ad incastro, potevano essere facilmente abbattuti, formando una estesa e complanare superficie di carico. L'idea di



Dall'alto: la seicento versione Jolly e la 600 Multipla (schema e versione taxi), sotto una 600 elaborata Abarth.





FIAT 500 D

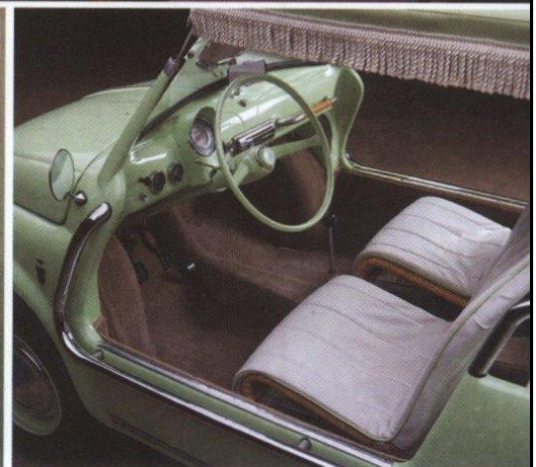
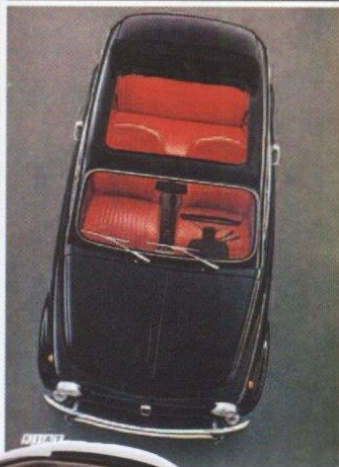
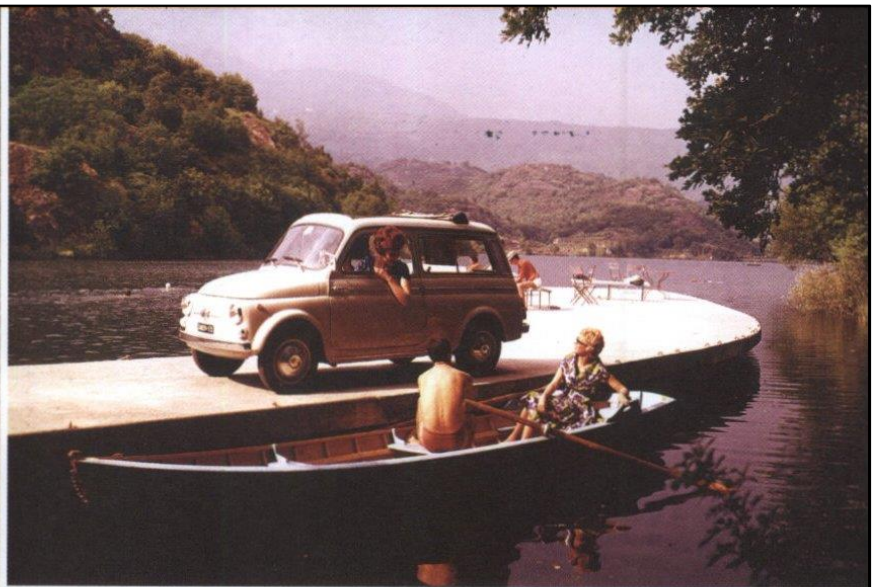
base, di Giacosa, fu di avanzare il posto guida a cavallo dell'asse anteriore. Destinata a sostituire la 500 Giardiniera, la 600 Multipla incontrò subito il favore degli artigiani, dei taxisti e delle famiglie numerose. Ma come far circolare anche quella fascia di utenza, ancora vasta, che non riusciva a permettersi una 600?

La **FIAT Nuova 500, superutilitaria prodotta dal 1957 al 1975**, si rivolgeva proprio a questo grande bacino di potenziali clienti. L'idea di carrozzeria attorno alla quale lavorò Giacosa arrivò da un giovane impiegato tedesco della Deutsche-Fiat che, nel 1953, inviò alla casa madre i disegni di una microvettura a due posti, ispirata nelle forme al celebre Maggiolino, motorizzata con un motore a due tempi posizionato posteriormente. Giacosa di questo progetto bocciò il motore, ma il disegno della carrozzeria gli piacque e lo schema tecnico

SCHEDA TECNICA

Motore: 2 cilindri verticali in linea, 4 tempi
Cilindrata: 499, cm con alesaggio di 67,4 mm e corsa di 70 mm
CV: 17,5 a 4000 giri/min
Alimentazione: carburatore invertito Weber 26IMB4
Cambio: a quattro velocità
Frizione: monodisco a secco, comando meccanico
Cambio: a 4 marce
Raffreddamento: ad aria forzata con ventilatore, valvola termostatica
Velocità: oltre 95 km/h
Massa: 500 kg

A destra dall'alto: una 500 Giardiniera, una 500 L e una versione Jolly.
In basso: la prima 500 e quella attuale a confronto e il motore della 500 L



risultava perfetto per ottenere un basso costo di produzione.

La prima versione, la 500 N, si rivelò un po' troppo spartana. Si pensò allora a un aggiornamento più sostanzioso: il motore



venne rivisto elevandone la potenza alla soglia dei 15 cv a 4000 giri al minuto, e l'auto si arricchì di molti dettagli

ritenuti irrinunciabili all'epoca, come le modanature cromate sulle fiancate e i finestrini discendenti. La velocità massima salì a 90 km/h. A partire dal novembre 1957 la Nuova 500 venne quindi commercializzata in due versioni: Economica e Normale. La Nuova 500 Economica non fu la prima Nuova 500 prodotta. Questo ruolo spetta alla cosiddetta prima serie che restò in produzione solo tre mesi (luglio - settembre 1957). Il nome ufficiale della prima serie è Nuova 500; le serie successive conservano il nome ma gli affiancano una denominazione esplicativa. Un esemplare originale della prima serie è oggi di eccezionale rarità. Della 500, destinata anch'essa a divenire un'icona mondiale, vennero proposte la versione Giardiniera (prodotta anche dall'Autobianchi entrata in orbita FIAT) e Jolly.

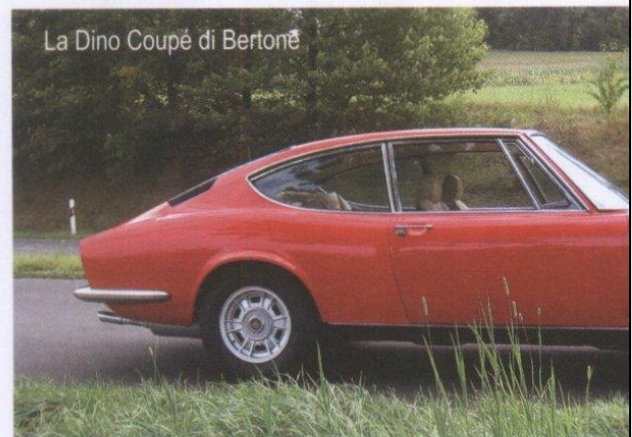


FIAT Dino Spider

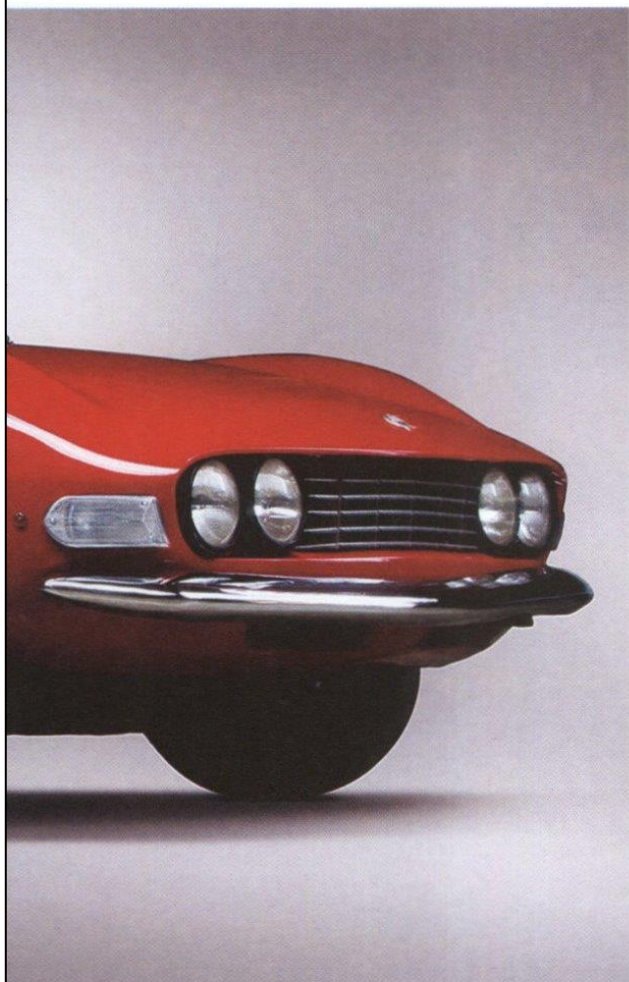
La **Dino nacque nel 1966** da un accordo tra la FIAT e la Ferrari, siglato per l'esigenza della Casa torinese di costruire rapidamente un numero sufficiente di motori Dino, così chiamati perché derivati da un progetto del 1956 dello scomparso figlio di Enzo Ferrari) per ottenere l'omologazione in Formula 2 della Ferrari Dino 166 F2.

Così, accanto alle più costose Dino 206 GT, venne deliberata la produzione di più abbordabili, anche se non certo economiche, versioni a marchio FIAT, con analogo motore V6. La prima Dino FIAT ad essere presentata fu, nella primavera del 1966, la Spider, una due posti disegnata da Pininfarina (che si occupò anche della costruzione del modello presso i suoi stabilimenti) ricca di similitudini estetiche con i modelli Ferrari. La Dino era d'impostazione piuttosto classica: motore anteriore, trazione posteriore, avantreno a ruote

indipendenti con triangoli sovrapposti, retrotreno a ponte rigido, cambio manuale a 5 marce e freni a disco (con servofreno) su tutte le ruote. La Dino spider, in virtù del suo potente motore e dell'architettura del telaio, è considerata una vettura molto nervosa e non brilla per tenuta di strada.



La Dino Coupé di Bertone



SCHEDA TECNICA

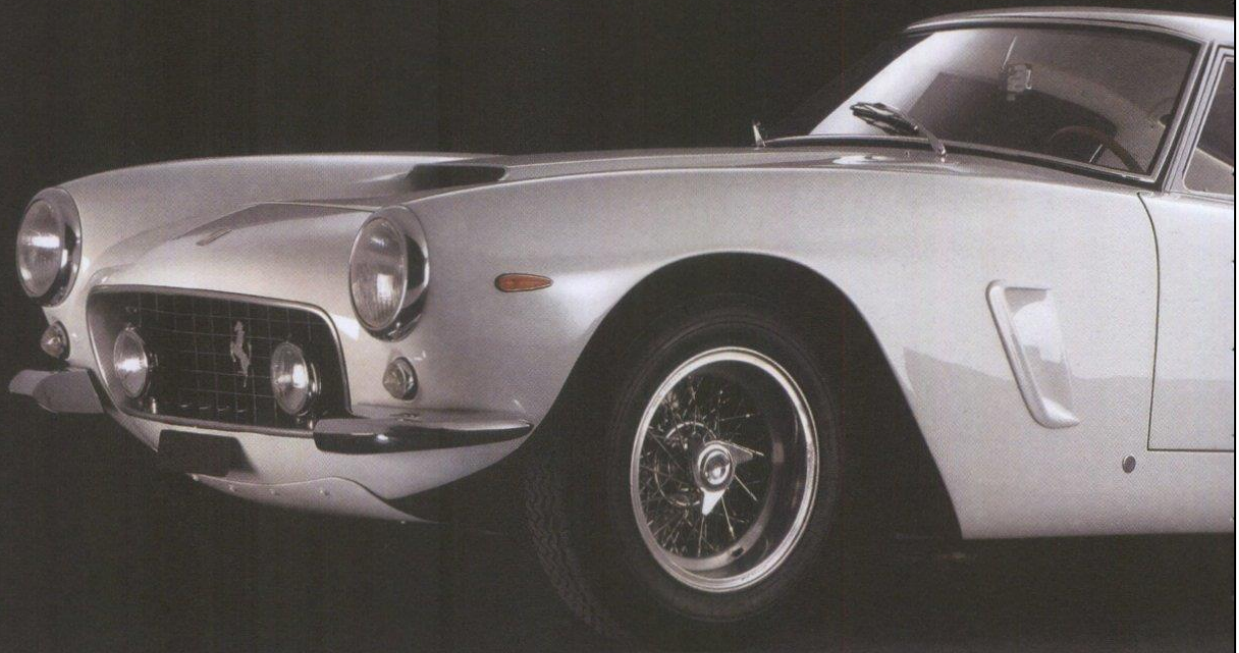
Motore: 6 cilindri, tutto in alluminio, distribuzione a 4 alberi a camme in testa (2 per bancata)
Cilindrata: 1987 cm³
CV: 160 a 7200 giri/min
Cambio: a cinque rapporti manuale
Velocità: 204 km/h
Massa: 1150 kg
Design: Pininfarina



Al Salone dell'automobile di Torino del 1967 venne presentata la Dino Coupé, con carrozzeria disegnata da Bertone. Dotata della stessa meccanica della "Spider" (salvo il passo allungato a 2550 mm), la Coupé aveva un'impostazione più elegante che sportiva. Anche in questo caso, come in quello della

spider, la produzione venne affidata al designer, che ne produsse più di 6.000 esemplari. Il comportamento stradale era meno reattivo di quello della spider, soprattutto per il passo più lungo, la minor compattezza della carrozzeria e la massa maggiore.





Ferrari 250 GT SWB

La Ferrari, il cui simbolo ufficiale, un cavallino rampante, deriva da quello dell'aviatore asso della prima guerra mondiale Francesco Baracca fu fondata da Enzo Ferrari e produce auto sportive e da gara. Gestisce inoltre una delle più titolate squadre sportive automobilistiche del mondo, la Scuderia Ferrari.

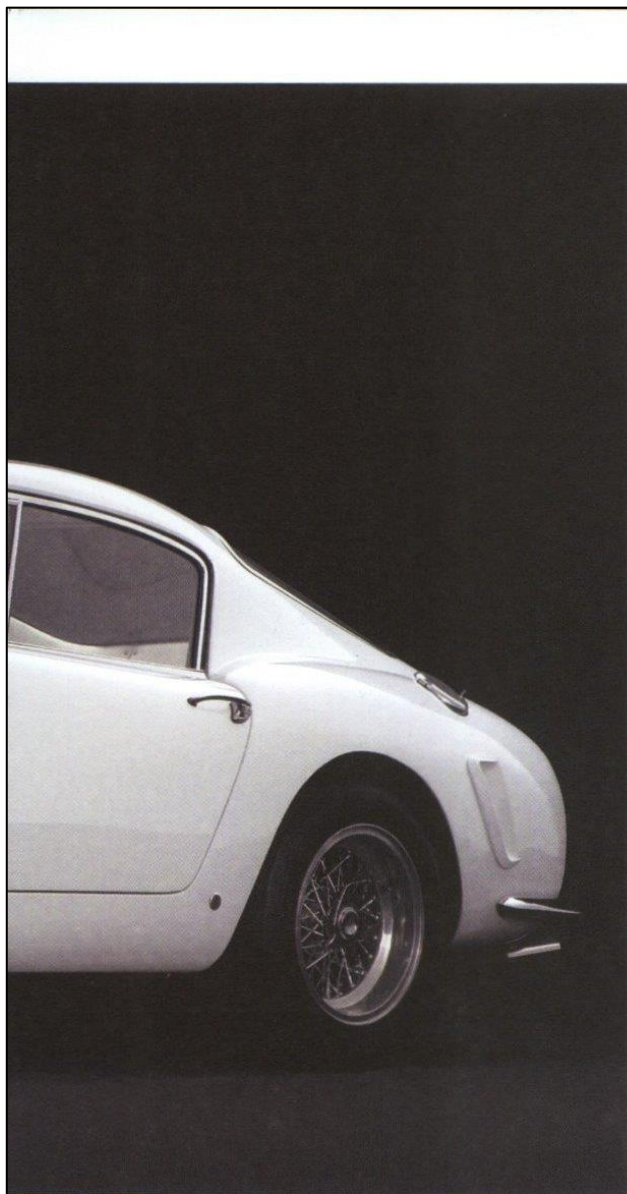
La 250 GT Berlinetta passo corto, detta

anche SWB "Short Wheel Base" venne prodotta dalla Ferrari dal 1959 al 1962. Disegnata da Pininfarina, la 250 GT Berlinetta fu mostrata al pubblico per la prima volta al Salone dell'Automobile di Parigi, nel 1959. La vettura fu pensata per l'impiego nelle corse (ha partecipato a competizioni nella categoria Gran Turismo) ma fu venduta anche a clienti privati, che potevano ordinarla con caratteristiche da competizione.

Il motore era anteriore, longitudinale e derivava da quello concepito da Gioacchino Colombo, vale a dire un V12 a 60° con distribuzione a singolo albero a camme in testa per bancata di cilindri, che avevano



Ferrari 166



SCHEDA TECNICA

Motore: V12 a 60 con distribuzione a singolo albero a camme in testa per bancata di cilindri, 2 valvole ciascuno

Cilindrata: 2953,21 cm con alesaggio di 73 mm e corsa di 58,8 mm

CV: 280 a 7000 giri/min (240 nelle versioni stradali)

Alimentazione: tre carburatori doppio corpo Weber 40 DCL/6 o 46 DCF/3

oppure da 6 carburatori doppio corpo Weber 38 DCN, (3 carburatori Weber 36 DCZ nelle versioni stradali)

Cambio: sincronizzato a 4 rapporti

Velocità: da 202 a 270 km/h nelle versioni da competizione a seconda del rapporto al ponte finale.

250 km/h nelle versioni stradali

Ferrari 212 (1951)





250 GT SWB da gara,
in basso gli interni della berlina



Sotto: Ferrari 250 GT in pista



due valvole ciascuno. Questo propulsore forniva una potenza compresa tra 260 ed i 280 CV a 7000 giri al minuto nelle versioni da competizione e 240 Cv nelle versioni stradali. La trasmissione era disponibile con diversi rapporti a seconda delle richieste del cliente.

Il telaio tubolare in acciaio era formato da due longheroni a sezione ovoidale con barre di rinforzo ed un elemento anteriore a forma rettangolare. Le sospensioni anteriori erano indipendenti con molle elicoidali e braccio oscillante, quelle posteriori erano formate da un ponte rigido con balestre semiellittiche longitudinali, puntoni laterali e braccia radiali che univano l'assale. I quattro ammortizzatori erano idraulici di tipo telescopico.

I freni erano a disco, della Dunlop, i primi ad essere montati sulla serie GT, e la combinazione del basso peso, l'alta potenza e le ottime sospensioni resero l'auto estremamente competitiva.

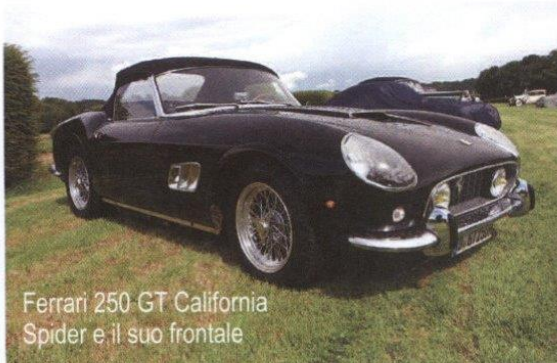
Questa Ferrari vinse per tre edizioni consecutive, dal 1960 al 1962, il Tour de France automobile, il Tourist Trophy di Goodwood nel 1960 e nel 1961, la classe



Ferrari 250 GT/E, a sinistra
la GTE nera della Squadra Mobile

GT di Le Mans negli stessi anni, e la 1000 km del Nürburgring nel 1961 e 1962. La 250 GT SWB vinse anche la classe GT del Campionato Costruttori nel 1961. La rivista "Sports Car International" nel 2004 la giudicò 7° nella classifica delle migliori auto da competizione degli anni '60. E passiamo ad un altro esemplare della famiglia 250, la 250 GT/E, del '62, una GT a passo lungo resa più spaziosa per i passeggeri nella versione 2+2. Gli spazi interni furono incrementati con lo spostamento del motore sull'avantreno. Non un'auto concepita per le corse, quindi, ma comunque una Ferrari di tutto rispetto, con 240 hp sotto il cofano.

Quasi 1000 GT/E furono costruite da Pininfarina con la fabbricazione dei prototipi a partire dal 1959, il che diede un forte contributo alle finanze della Ferrari nei primi anni '60. Il prezzo di listino suggerito dal costruttore fu di 11.500 dollari. Al cinema l'abbiamo vista nel film "Poliziotto sprint" del 1977 con Maurizio Merli, Angelo Infanti e Giancarlo Sbragia, un poliziesco che conteneva chiari riferimenti alla squadra speciale del Maresciallo Spatafora e alla sua Ferrari 250 GT/E nera, ancora oggi esistente e spesso esibita dalla Polizia di Stato con la targa originale, benché l'auto sia ormai di proprietà privata.



Ferrari 250 GT California
Spider e il suo frontale





Maserati Ghibli

La Ghibli venne presentata nello stand Lghia al Salone di Torino del 1966; il nome, come era consuetudine per le Maserati dell'epoca, è quello di un vento: il Ghibli, secco scirocco libico. I primi esemplari furono prodotti nel marzo del 1967. La Ghibli prima serie aveva un motore

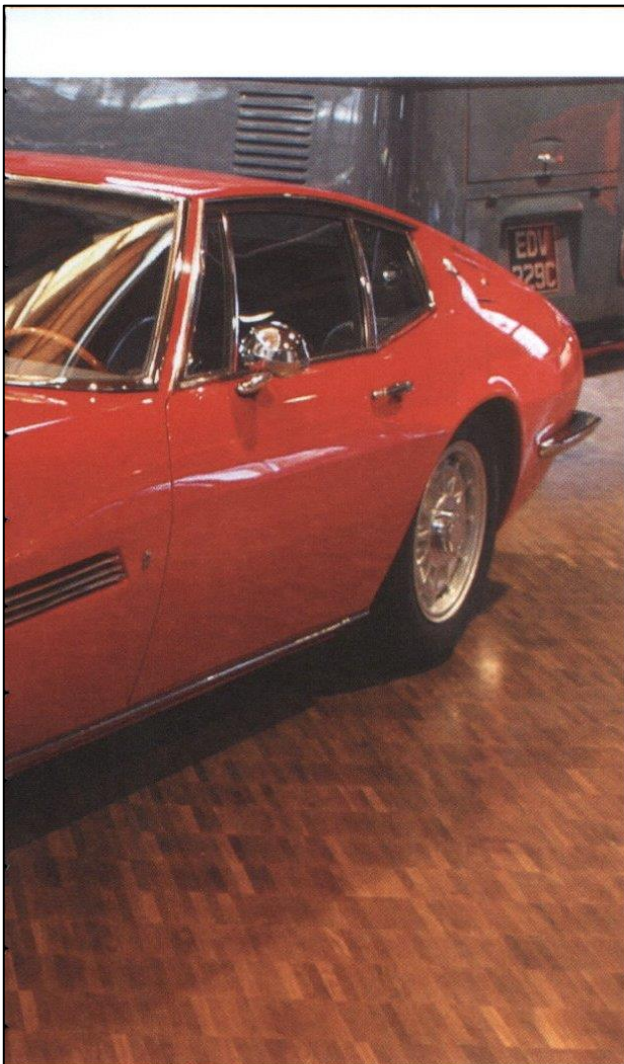
V8 di 4,7 litri di cilindrata e 330 CV; la velocità massima era di 270 km/h.

Il cambio poteva essere manuale a cinque marce oppure automatico a tre rapporti. Caratteristico il serbatoio da 100 litri, che era diviso in due metà: si poteva scegliere da quale delle due far alimentare il motore.



A sinistra, Maserati 300S del 1955, sotto, Maserati Sebring 1963.





SCHEDA TECNICA

Motore: 8 cilindri a V di 90 ,
basamento fuso in lega leggera
con canne riportate in ghisa
speciale

Cilindrata: 4709 cm³
con alesaggio di 93,9 mm
e corsa di 89 mm

CV: 310 a 6000 giri/min

Alimentazione: quattro
carburatori doppio corpo verticali
Weber 40 DCNF/5

Cambio: manuale ZF a 5 rapporti,
automatico a tre rapporti su
richiesta.

Velocità: da 265 km/h

Massa: 1550 Kg a vuoto



L'inconfondibile frontale della Ghibli Spider
e i suoi lussuosi interni.

La Ghibli disponeva di fari a scomparsa,
sedili sportivi in pelle e ruote in lega.
Nel 1969 venne presentata la Ghibli Spider;
la versione a tetto apribile è piuttosto rara:
vederla in luce appena 125 esemplari, contro
i 1149 del coupé.

I collezionisti facciano attenzione: le Ghibli
Spider si sono "moltiplicate", tagliando il
tetto al modello coupé.

Al Salone dell'Automobile di Torino del 1970
debuttò la Ghibli ristilizzata, con fari anteriori,
plancia e poggiatesta lievemente modificati.
Lo stesso anno entrò in produzione la Ghibli
SS, spinta da un nuovo V8 a carter secco di
4,9 litri e 335 CV, che le consentiva di
raggiungere i 280 km/h. Solo venticinque
furono gli esemplari prodotti della Ghibli
Spider SS, il che la rende ricercatissima dai
collezionisti.





Innocenti Mini Cooper 1300

La prima generazione della Mini è stata prodotta dal 1959 al 2000, sotto l'egida iniziale della British Motor Corporation; la prima prodotta è denominata Morris Mini Minor. Il modello è stato anche realizzato e venduto su licenza nel mondo da varie altre case automobilistiche. L'ingegnere d'origine greca Alec Issigonis., nel progettargli, fece un capolavoro: grazie alla disposizione anteriore-trasversale del motore, al cambio montato sotto ad esso (con coppa dell'olio unica) e alla trazione anteriore, la vettura, lunga appena 303 centimetri, poteva ospitare 4 persone. Altri elementi interessanti erano le sospensioni a ruote indipendenti con elementi elastici in gomma e le ruote da 10 pollici. Il motore, della potenza di 34 cv, aveva trovato spazio spostando il radiatore sul lato sinistro del motore stesso.

La Mini debuttò il 26 agosto del 1959, con marchi Austin e Morris. Sia l'Austin Seven che la Morris Mini-Minor, questi i nomi commerciali, erano disponibili negli allestimenti standard e De Luxe.



SCHEDA TECNICA

Motore: Morris 12H
Cilindrata: 1275 cm³
 con alesaggio di 85 mm
 e corsa di 88 mm
CV: 66,2 a 5800 giri/min
Alimentazione: doppio
 carburatore HS2
Cambio: 4 marce
 tutte sincronizzate
Freni: dischi all'anteriore,
 tamburi al posteriore,
 con servofreno
Velocità: 160 Km/h
Massa: 670 Kg



Innocenti Mini Minor Mk1, sotto gli interni



Nel 1961 avvenne il lancio della Mini Cooper, la versione sportiva elaborata da John Cooper, titolare dell'omonimo team di Formula 1. L'elaborazione consisteva nell'incremento di cilindrata da 848 a 997 cm³, nell'adozione di

2 carburatori tipo SU da 1.25.

La potenza di 55 CV era sufficiente, abbinata alle doti stradali della Mini, a garantire ottime prestazioni.

La Mini Cooper, opportunamente elaborata, si aggiudicò nel 1963 la vittoria di classe del rally di Montecarlo.



In Italia fu la Innocenti a produrre la Mini su licenza, tra il 1965 ed il 1975. Rispetto alle originali inglesi, le versioni Innocenti, comprese le Cooper, presentavano numerose differenze. Avevano interni più accessoriati e meglio rifiniti, diversi componenti esterni di foggia differente, ad esempio nel disegno delle cornici fari, della calandra e del baule posteriore, modificato per ospitare le targhe quadre italiane in uso all'epoca. Molti particolari interni ed esterni furono prodotti da marche italiane (ad esempio IPRA per i radiatori, Carello ed Altissimo per quanto riguarda i fari). Anche per ciò che riguarda la parte meccanica vennero fatte delle scelte diverse come ad esempio l'adozione del servofreno su tutti i modelli Cooper indipendentemente dalla cilindrata, mentre le inglesi montavano il servofreno solamente sulle Cooper S.



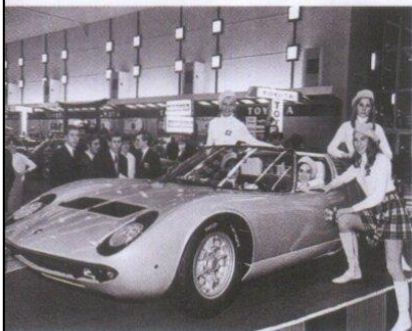
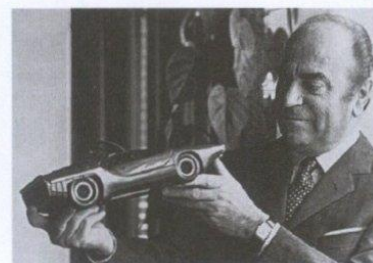
Lamborghini Miura P400 SV

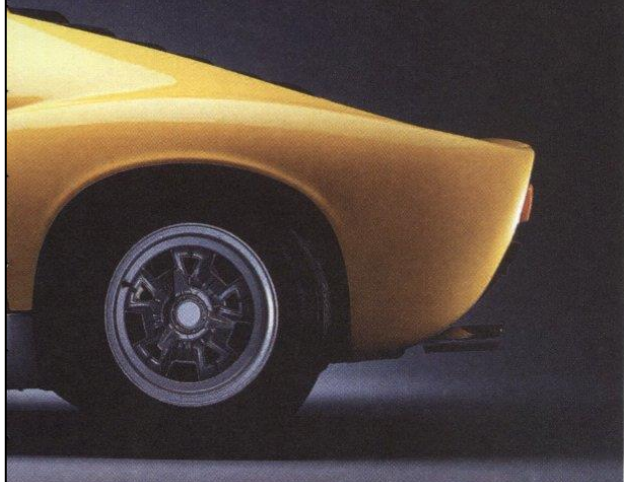
La Lamborghini espose, Al salone di Torino del 1965 un telaio in lamiera scatolata detto TP400 V, sul quale erano stati installati, con poche modifiche, il motore e le sospensioni che equipaggiavano la 400 GT. Era la matrice da cui sarebbe nata la Miura, la prima di una lunga tradizione di auto costruite da Lamborghini e battezzate con nomi ispirati alla tauromachia. Presentata al Salone dell'automobile di Ginevra del 1966,

La Miura P400 fu un successo senza precedenti e colpi moltissimo i visitatori. Gli esemplari di produzione differivano

sensibilmente dal prototipo di Ginevra; vennero fatte una serie di modifiche volte a migliorare il confort e la affidabilità.

Insolita e molto suggestiva risultò la posizione di diversi comandi montati sul soffitto, dietro allo specchio retrovisore interno. Il motore era il V12 da 3,9 litri di cilindrata progettato da Bizzarrini, potenza dichiarata 350 hp. Il successo di vendita della Miura fu immediato e travolgente: la Casa ne consegnò 108 nel



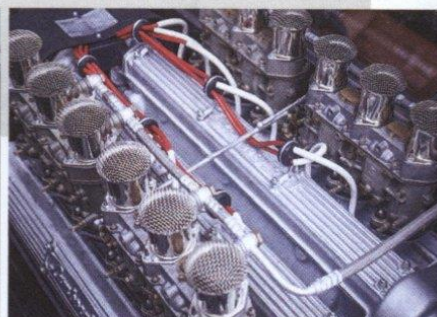


SCHEDA TECNICA

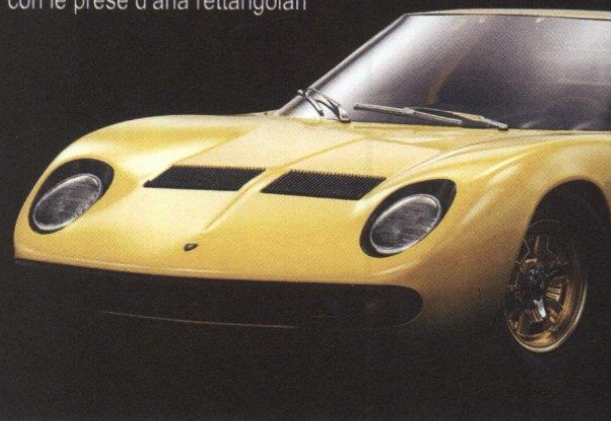
Motore: 12 cilindri a V di 60° con monoblocco e teste in alluminio
Cilindrata: 3929 cm³ con alesaggio di 82 mm e corsa di 62 mm
CV: 385 a 7850 giri/min
Alimentazione: 4 carburatori triplo corpo Weber 40 IDL 3C supportati da 2 pompe elettriche
Cambio: manuale a 5 rapporti integrato nel basamento del motore
Velocità: 289 km/h
Massa: 1180 Kg in ordine di marcia
Design: Bertone (Marcello Gandini)

solo 1967, pur non riuscendo a soddisfare tutta la richiesta. Alla fine del 1968 venne presentata la versione S, con potenza aumentata a 370 hp grazie a sostanziali modifiche all'aspirazione e alle camere di combustione.

La versione definitiva della Miura, la P400 SV (Super Veloce) arrivò nel Marzo del 1971. La potenza aumentò a 385 hp, la parte posteriore della carrozzeria fu allargata per consentire l'installazione di pneumatici più larghi. La produzione di questo modello fu di 150 esemplari. L'ultima Miura costruita, una SV bianca consegnata a Luigi Innocenti (figlio dell'inventore della Lambretta), lasciò la fabbrica il 15 gennaio del 1973. In totale ne vennero prodotte 764. Fu sostituita dalla Countach solo nel 1974.



A sinistra, Nuccio Bertone e il libretto d'uso della Miura, sopra, interni e motore della P400 SV. Sotto, il suo caratteristico frontale con le prese d'aria rettangolari.



Nel prossimo numero di “*infarma*” potrete trovare qualche pagina dedicata alla Honda N360 ... la conoscete?

(oltre a quello che vorrete inviarci e che con estremo piacere vedremo di condividere con tutti)

Ne avete mai sentito parlare?

Pensate che sia una moto oppure sapete che sto parlando di un'auto?

Va bene, vi faccio vedere una foto dell'auto, anche se basterebbe andare sul web e cercare Honda N360 ... eccola



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

...dal Direttivo 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.





La Manovella

RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO

ALFA ROMEO TIPO B INNOVAZIONE MONOPOSTO



N. 03 - MARZO 2023 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LXII - P.I. 12/03/2023



Questa sopra, la copertina del numero di Marzo de "La Manovella", edita dall'ASI