



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

***Infocavem***

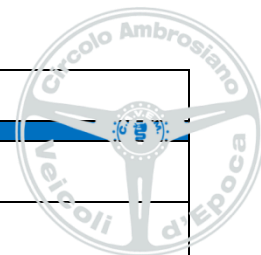


**Anno 2 - n. 4 - gennaio/febbraio/marzo 2023  
Notiziario Ufficiale C.A.V.E.M.**



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

Via Washington, 78 - 20146 Milano



<b>Orario di apertura Segreteria/Uffici del Club</b>	
<b>Lunedì</b>	<b>chiuso</b>
<b>Martedì</b>	<b>dalle 9.30 alle 12.30</b>
<b>Mercoledì</b>	<b>dalle 14.30 alle 17.30</b>
<b>Giovedì</b>	
<b>Venerdì, Sabato e Domenica</b>	<b>chiuso</b>
<b>Incontro con Esaminatore per verifica auto/moto per rilascio CRS</b>	<b>tutti i martedì mattina, previo appuntamento</b>

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](mailto:info@cavem.it)

Sito Ufficiale: [www.cavem.it](http://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 / Aldo Donadeo / Alberto Bergamaschi / Valerio Borghese / Moto Storiche e d'Epoca / Stefano Roffo / hitparadeitalia.it / Nicola Salina

**Primo numero pubblicato nel luglio 2022****In copertina: FIAT AR51 – “Campagnola”****I dati di questo numero**

n. 54 ... pagine	n. 9.570 ... parole	n. 49.658 ... caratteri (spazi esclusi)
n. 59.451 ... caratteri (spazi inclusi)	n. 449 ... paragrafi	n. 1.554 ... 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 Amiche e Amici Soci,

anche il 2022 si è concluso. Gli ultimi mesi sono stati meno pesanti per la pandemia ma, purtroppo, dense nuvole di guerra che negli anni 2000 speravamo di aver completamente dimenticato si sono addensate preoccupando ed allarmando il mondo intero.

Nonostante ciò, e per non cadere nell'abbandono e farci sopraffare dalla tristezza, Il nostro Circolo, comunque e come detto lo scorso anno, non è stato con le mani in mano e ha realizzato un piano di attività molto importanti.

Iniziamo con le esposizioni di auto e moto che abbiamo realizzato presso il Centro Commerciale "Il Vulcano" di Sesto San Giovanni. Una vera rassegna di buon livello con molta partecipazione dei motociclisti. Una menzione particolare alle auto inglesi e alle youngtimer che hanno adornato le gallerie del Centro.

Da notare comunque l'interesse creato su un pubblico non coinvolto normalmente nel mondo dei mezzi storici.

Sempre al Vulcano abbiamo tentato di effettuare delle prove di allenamento per i regolaristi e i neofiti dei cronometri ... esperimento da ripetere ma con maggiore preavviso ai Soci.

Per le fiere ed esposizioni siamo stati per la prima volta ufficialmente invitati a Novegro e abbiamo risposto alla consueta richiesta di ASI per Milano Autoclassica, dove il nostro Stand da competizione ha riscosso un enorme successo.

Anche ASIMOTOSHOW ci ha visti partecipare, quest'anno, anche se in punta di piedi: per il 2023 sarà ben altra musica.

Raduno per la giornata nazionale del veicolo d'epoca a Mantova: un grande successo con sei equipaggi CAVEM presenti.

Veniamo alla manifestazione principe del Club: il trofeo Ambrosiano. Abbiamo avuto 35 iscritti e, se posso dire, ben al di sopra della media nazionale dove – frequentemente – i numeri sono stati inferiori.

Purtroppo il meteo non è stato clemente ma il gradimento (con la ristorazione migliorabile) direi è stato positivo.

Finalmente il numero di Soci CAVEM presenti è stato importante e mi auguro si prosegua così per il futuro.

Ma la vera novità di fine anno è stata l'ampliamento della Sede!

Finalmente un luogo di ritrovo dove andremo a decidere di incontrarci con cadenza prestabilita per consolidare lo spirito di Club.

In linea di massima vorrei proporvi di incontrarci il primo giovedì del mese per bere un aperitivo insieme e mangiare qualche salatino.

Il calendario – provvisorio – del 2023 lo potrete trovare nelle pagine di questo Notiziario ed ha uno scopo importante da condividere con voi:

1. soddisfare le richieste di tutti i soci, auto, moto, crono, turisti ecc.
2. aprirci ad altri Club per conoscere nuovi amici e condividere le necessità organizzative
3. avere un calendario completo ma non opprimente

Siamo all'inizio dell'anno e anche qui due indicazioni:

- 1) siamo oltre 750 soci
- 2) siamo un Club molto attivo nella nostra regione (e non solo.) Abbiamo certificato molti mezzi nel 2022.

Un grazie particolare al nostro Staff (tutti volontari) **Luciano, Roberto, Maria** ed i nostri Commissari Tecnici **Walter, Giancarlo e Massimo**.

Per concludere, il nostro "Notiziario", nato nell'estate 2022 e regolarmente inviato a tutti i Soci. Un grazie a Nicola che con passione ci si dedica e agli amici che ci aiutano scrivendo articoli che regolarmente pubblichiamo.

Un grazie – e concludo – al Consiglio Direttivo ed agli organi sociali che si sono dedicati con passione al raggiungimento dei risultati ottenuti.

Un buon trovati a tutti e ci vediamo sempre di più e più numerosi.

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](http://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/>

## Ci ripetiamo ancora ... Caro Socio ...

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

### Cena di Club

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

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

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

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

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

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



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

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



# Milano AUTOCLASSICA

Alberto Bergamaschi / Nicola Salina

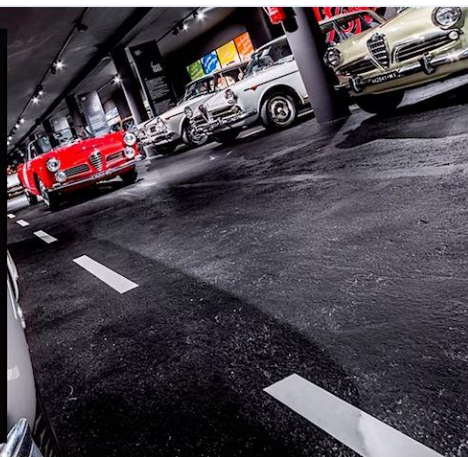


Ha riscosso un notevole successo di visitatori la recente edizione di Milano Autoclassica a metà novembre. In un vasto stand di oltre 150 metri quadrati condiviso tra il Circolo Ambrosiano Veicoli d'Epoca Milano, il Club Orobico Auto Moto d'Epoca ed il Valtellina Veteran Car all'interno dell'area dell'A.S.I. Village si sono avvicendati curiosi, spettatori, addetti ai lavori e personalità politiche. Contrariamente agli anni precedenti, il C.A.V.E.M. ha voluto dare una impronta più sportiva all'area espositiva dei tre club lombardi, privilegiando la presenza delle auto da corsa storiche. Così ad Autoclassica facevano bella mostra di sé nello stand dei tre club lombardi due monoposto addestrative, la RALT Formula 3 Federale del 1995 e la RGB Formula Monza con cui Orazio Ragaiolo vinse il Trofeo Cadetti Agip del 1972, auto icone dell'automobilismo minore. Una storia a sé la raccontava invece la Lancia Fulvia HF 1.4 Prototipo con cui Sandro Munari e Luciano Lombardini vinsero il Tour de Corse del 1967, prima vittoria assoluta di Sandro Munari e della Fulvia in un rally di campionato del mondo, rigorosamente restaurata e registrata A.S.I. con Targa Oro. Due Lancia Delta Integrale in livrea Martini, una stradale Evo6 e una da competizione in versione rossa replica Rally di Sanremo, insieme ad una Opel Kadett GTE, "nave scuola" di molti

campioni di rally, completavano il settore auto. Le moto erano invece rappresentate da una bellissima Bimota stradale dei primi anni '90.

La scelta di privilegiare quest'anno lo sport del motore ha pagato in termini di visitazione dello stand, sempre affollatissimo di pubblico desideroso di informazioni sia sulle vetture che sulle attività sociali. Grande interesse è arrivato anche dalle autorità politiche e di settore, con la visita dell'europarlamentare Isabella Tovaglieri e del deputato Andrea Darà, accompagnati dal consigliere del Municipio 5 di Milano e socio del C.A.V.E.M. Filippo De Bellis, e dell'assessore alla città metropolitana e alle politiche giovanili Stefano Bolognini. Anche l'ingegner Giampaolo Dallara ha voluto fare un rapido saluto e dare uno sguardo alle vetture esposte. E infine non poteva mancare il direttivo A.S.I. in gran spolvero, con il presidente Alberto Scuro accompagnato dal vice presidente Antonio Verzera e da numerosi consiglieri federali. Presente anche il responsabile Interclub Lombardia Ugo Gambardella, anima e promotore della riunione dei tre club lombardi nell'A.S.I. Village. *"E' stato un impegno notevole allestire una esposizione così ampia e ben curata"* commenta Claudio Mereu, presidente del C.A.V.E.M. *"e per questo devo ringraziare gli amici del Club Orobico e del Veteran Car Valtellina. L'esperimento di puntare sulle sportive da corsa si è rivelato azzeccato, ed è certamente una strada da battere per incrementare le adesioni degli appassionati, che sono molti anche nel settore delle competizioni"*





Questo era il nostro stand ...



Posso assicurarvi che le auto esposte allo stand C.A.V.E.M. hanno suscitato molto interesse tra i visitatori, anche se qui potrebbe non sembrare, ma le foto le ho scattate alla buon'ora del venerdì mattina, appena arrivato alla mostra e il pubblico a quell'ora, ancora scarseggiava, come potrete vedere anche nella rassegna fotografica che segue.





Un intero stand era dedicato alla Ferrari F40 dove un buon numero di esemplari faceva bella mostra di sé.



Credo questo sotto, sia uno dei pochi esemplari visti in giro



Il "gentil sesso" non mancava negli stand di marca e di quelli che erano presenti solo per vendere



Una mitica Aurelia B24 Spider



Un'altra splendida spider Lancia B24



Mica niente da ridere per questa FIAT 1100!!!



Chi non ricorda con piacere questo Dune Buggy, qui sotto, una Meyers Manx, la prima dune buggy realizzata nel 1964 da Bruce Meyers



Non è possibile tralasciare i trattori!!!



L'Alfa Romeo Giulia GTC è un'autovettura prodotta dall'Alfa Romeo in piccola serie, tra il 1965 ed il 1966. Gli esemplari prodotti non credo abbiano superato le 1.000 unità.



Fiat 124 Sport Spider, prima serie del 1969 di 1.400 cc., un'auto che si sta facendo il suo spazio tra i collezionisti.

17.500 € la richiesta.





**Inutile parlare di questa Lancia ... bellissima!**



**Carrellata di Land Rover ... ancora oggi inimitabili quali fuoristrada.**



**Un intramontabile Maggiolone Cabriolet (l'auto dei miei 20 anni)**



**Sarò ignorante, ma non sono convinto di tratti di un'Abarth**



**Una Fiat 128 carrozzata da Moretti**



**Fiat 500 Jolly Spiaggina**



**L'ultima versione della rinata Fiat 124 Spider**



**Una Sertum 500 unificata, dotata di sidecar del 1940**



**BSA Lighting**



**Moto Guzzi**



**BSA**



**Moto Guzzi Falcone Sport di 500 cc**



**Gilera**



**Bertone Runabout Barchetta**



**Dallara Icsunonove del 1975**



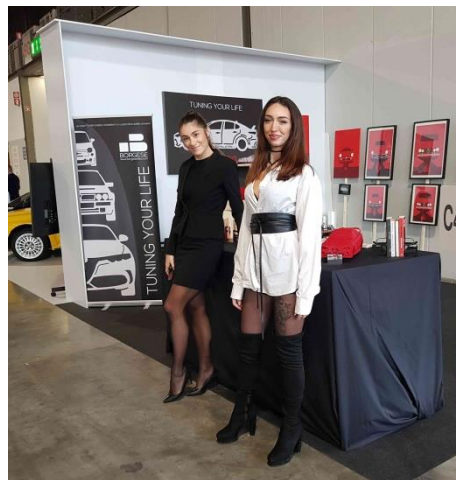
**Presente all'esposizione anche questo elicottero biposto, in prestito dal Museo di Volandia**



**Alfa Romeo Montreal**



**Nome della "carrozzeria" sconosciuta, ma senz'altro di buon livello per questi due esemplari.**



**La "vera" e "unica", Alfa Romeo Giulietta**



**Una simpaticissima SIATA 850 Spring prodotta in questa versione spider, alla fine degli anni '60 su base Fiat 850. (era possibile avere anche l'hard top)**





Uno spazio tutto dedicato alla produzione "vintage" dei Cantieri Riva ... motoscafi entroborso mozzafiato!!!



Una delle tante versioni in cui è stata realizzata la "mitica" Panda della Fiat



Volkswagen T3 "camperizzato", non sono sicuro se da Westfalia



Una MINI "benissimamente" restaurata e accessoriata



Bellissima questa Fiat 500 Giardinetta o Giardiniera



Fiat 600 Multipla in versione Taxi ... a Milano, questo modello spopolava



In questo caso volevo "esaltare" questo Puch da Regolarità, un prima serie.



Maserati Biturbo Spider "restiling" del 1991



Nella foto che precede e in questa sotto, un raro esemplare di Hercules GS con motore Sachs di 50 cc.



Nella foto precedente e in questa sotto, le onnipresenti "Vespa" (quasi non se ne può più!!!)



DKW Auto Union F89 del 1952



BMW 2002 Tii del 1971  
Mod. HTP CSAI - FIA



Cartellonistica vintage (a caro prezzo)



Autoradio d'epoca, necessarie per un restauro perfetto!



Jaguar E Coupé



L'originale Fiat 616 degli anni '60 utilizzato dalla Lavazza per le sue consegne



Pur sempre delle quattro ruote queste macchinine per i più piccini, oggi inflazionano i negozi di giocattoli, dove fanno bella mostra modelli di ogni tipo; utilizzabili a pedali, con motori elettrici e anche telecomandabili ... ma nulla a che vedere con le "nostre"

Un altro VW Maggiolone Cabriolet



BMW K75 del 1987 - 750 cc.



Fiat 124 Spider preparazione Abarth con Hard Top



Triumph TR 3A del 1959



Alfa Romeo 75 3.0 V6 Quadrifoglio Verde - Mod. America del 1990



Porsche 356 B di 1.600 cc. del 1962



Fiat Abarth 850 Berlina Corsa del 1968 ... sarà originale al 100% dichiarano che la vettura è in corso di omologazione da parte della Abarth (Fiat)

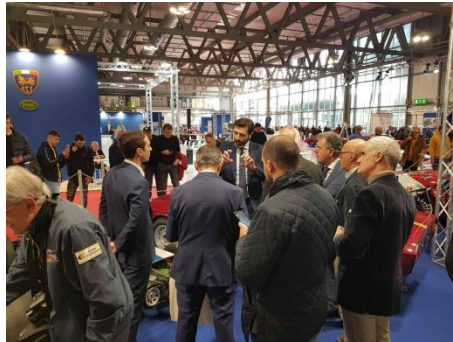


Chi non riconosce questa Lancia?



La quiete prima della tempesta allo stand C.A.V.E.M. ... stanno per arrivare le autorità e ora gli ultimi controlli





*Qui sono invece concentrate le Fiat 500*



*Bene, è passata la "buriana", come si usa dire a Milano (il significato di buriana è trambusto, scompiglio ecc. ecc.) e quindi possiamo riprendere la nostra visita ...*

*A me, questo Motom 121 ricorda la mia adolescenza e il mio amico Carlo P. che con questo fuoristrada, cercava inutilmente a "starci dietro"*

*Qui, ci sono le Lambrette*





Panhard PL17 del 1963



Citroën Maserati (SM)



Fiat 2100 Berlina Speciale  
Carrozata da Savio del 1961  
Un esemplare unico su telaio della Fiat 2100



Il Conte Pierluigi Boselli,  
nipote del Boselli fondatore  
del marchio "Mondial", oggi  
Presidente del Registro  
Storico Internazionale  
Mondial



Ferrari F40 ... F40 ... F40



Nato in Italia nel 1962,  
Fabrizio de Nicolò, in arte  
KNULP, riunisce nelle sue  
opere la passione per i  
motori e la POP ART  
americana.



Nei giorni successivi  
le vetture presenti  
allo stand sono state  
sostituite, esponendo  
le vetture presenti  
nelle foto che seguono



*Direi basta, credo di avere relazionato a sufficienza quanto presente a Milano AUTOCLASSICA ... poi, in fondo, per gli appassionati si potrebbe dire nulla di nuovo, tutto (o quasi) già visto.*



**In ogni modo ringraziamo C.A.V.E.M., nelle persone che hanno organizzato e partecipato a questa kermesse dei motori!!!**





## Il Presidente segnala ...

di Claudio Mereu

Da quanto appreso e indicato dal Comune di Milano in relazione agli accessi/divieti in "AREA B", mi preme segnalare a tutti i Soci, quanto segue



## Area B: veicoli che non possono entrare

Questa pagina elenca il calendario dei divieti previsti fino al 2030 suddivisi per tipologia di veicolo.

- Per i veicoli Euro 4 e 5 diesel e Euro 2 a benzina sono previsti [50 giorni di deroghe d'ufficio](#)
- a partire dal secondo anno di entrata in vigore del divieto per il proprio veicolo sono disponibili [ulteriori giornate di deroga](#)
- è inoltre possibile richiedere alcune deroghe riservate a [utilizzati per motivi particolari e di servizio](#)

## Autoveicoli per trasporto persone

### Divieti già in vigore

- Euro 0, 1 benzina
- Euro 0, 1, 2, 3 diesel senza FAP
- Euro 0, 1, 2, 3 diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro 4
- Euro 3 diesel con FAP di serie e campo V.5 > 0,025 g/km o senza valore
- a doppia alimentazione gasolio-GPL e gasolio-metano Euro 0, 1, 2, 3
- Euro 0, 1, 2, 3 diesel con FAP after-market installato dopo 31/12/2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4

### Divieti in vigore dal 1° ottobre 2022

- Euro 2 benzina
- Euro 4 diesel senza FAP
- Euro 4 diesel con FAP di serie e campo V.5 > 0,0045 g/km o senza valore
- Euro 3, 4 diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione <= 0,0045 g/km

- Euro 0, 1, 2, 3, 4 diesel con FAP after-market installato entro 31/12/2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4
- Euro 4 diesel con FAP after-market installato dopo 31/12/2018 e con classe massa particolato pari almeno a Euro 4
- Euro 5 diesel
- a doppia alimentazione gasolio-GPL e gasolio-metano Euro 4.

## Ciclomotori e motoveicoli

### Divieti già in vigore

- a due tempi Euro 0, 1
- a gasolio Euro 0, 1 (rif. Art. 53 "Nuovo codice della strada" - quali ad esempio: motocicli, motocarrozze, quadricicli a motore, ecc)

## Veicoli di età compresa tra i venti e i quarant'anni

### I veicoli d'interesse storico con le seguenti caratteristiche:

1. età compresa tra i venti e i quarant'anni dalla prima immatricolazione
2. Certificato di Rilevanza Storica (C.R.S.) rilasciato dagli enti preposti
3. registrazione alla piattaforma di Area B

**possono beneficiare di 25 giornate all'anno di accesso e circolazione in Area B.**

### Ricorda

- la deroga è associata al veicolo e non al titolare
- le 25 giornate sono da fruire nel periodo 1° ottobre-30 settembre  
- esaurite le 25 giornate, il veicolo non potrà più accedere e circolare in Area B fino al 30 settembre
- per ogni giornata da fruire, occorre attivare il permesso prima di accedere o circolare in Area B (consulta la sezione **Utilizza i servizi**)
- le giornate non usufruite non sono cumulabili per l'annualità successiva.

## Veicoli con almeno quarant'anni

### Entrano liberamente in Area B i veicoli d'interesse storico con:

1. almeno quarant'anni dalla prima immatricolazione
2. Certificato di Rilevanza Storica (C.R.S.) rilasciato dagli enti preposti
3. registrazione alla piattaforma di Area B.

### Ricorda

- la deroga è associata al veicolo e non al titolare
- **la registrazione della targa sulla piattaforma di Area B è da effettuare prima del primo accesso**
- dopo la registrazione, l'Amministrazione verificherà i requisiti previsti  
- l'esito della verifica sarà consultabile sulla piattaforma online, nella sezione "Le tue targhe"  
- in caso di documentazione insufficiente potrà essere richiesta un'integrazione.

**Dati richiesti in fase di registrazione** (reperibili sul Certificato di Rilevanza Storica):

- numero del certificato di rilevanza storica e data di rilascio
- targa veicolo, data prima immatricolazione, numero di telaio.



### **Sembra che la cosa funzioni, si quella “cosa” che si chiama condivisione tra Amici.**

La volta precedente è stato Angelo Del Miglio a raccontarci della sua Lambretta, ora dico questo perché Aldo, l'attore principale dell'“articolo” che segue, ci ha proposto questo suo resoconto e ben venga che la cosa si ripeta sempre più frequentemente con altri Amici che vogliono proporci i loro scritti.

... 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.

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

*Nicola Salino*



## **Facciamo due passi di e con ... Aldo Donadeo**

### *Facciamo due passi? Ma no, facciamone cinque*

*Quante volte abbiamo detto, o sentito dire, questa frase “facciamo due passi”. Magari dopo una lauta mangiata, in un pomeriggio di primavera, per rimettere in moto tutti gli altri muscoli che non fossero solamente quelli dello stomaco e intendendo una passeggiata in riva a un fiume, o in un bosco, o in mezzo alla campagna.*

*Per un appassionato di auto d'epoca, invece, la parola “Passo”, fa venire subito in mente un altro scenario, quelle stradine strette e piene di curve, che si inerpicano per le montagne, in mezzo a paesaggi da favola e che rimarranno scolpiti nella mente. Ma non solo questo, rievocano anche sfide lanciate verso i motori delle proprie vecchiette, pensando: “ce la farà a fare anche questo, a portarmi in cima, e i freni nella discesa terranno?”*

*Già andare in giro con le nostre vecchiette è una sfida continua; molto spesso si vedono auto molto più giovani, ferme sul bordo della strada, e allora viene da pensare, per questa volta mi è andata bene, non sono fermo io. Portarle sui passi alpini è qualcosa di molto di più, mi verrebbe da pensare che è un atto di coraggio, invece no, è pura follia.*

*Ma un po' di follia ci vuole sempre nella vita, è quello che ti tira fuori dal grigiore e dalla monotonia, che ti fa compiere dei gesti che rimarranno impressi nella memoria, che ti fanno dimenticare che stai invecchiando, tu, assieme alla tua amatissima auto d'epoca, qualsiasi essa sia.*

*Allora, questa estate, spinto anche dal caldo che non lasciava tregua, ho pensato: andiamo a fare un giro su un passo alpino, lì senz'altro ci sarà un po' più di fresco. Quindi ho cominciato a documentarmi su tutti i passi alpini.*

*Ce ne sono tanti e per tutti i gusti, alti e meno alti, lontani e vicini, visto però che di “abbastanza alti” ne avevo fatti, tra cui lo Stelvio (2.757 m.), ho puntato subito al più alto, il Col De l'Iseran (2.770 m.), o la va o la spacca.*

*Bene, adesso però bisognava organizzare il giro, anche perché è abbastanza lontano da Milano, e fare tutto in giornata non avrebbe dato appieno la possibilità di assaporare la bellezza di quei luoghi. E così a cercare, tra le varie possibilità, la strada che utilizzasse al minimo le autostrade, che ci facesse attraversare altri passi alpini, e che, alla fine ci facesse arrivare a Melano, in Svizzera, sul lago di Lugano, dove abbiamo una casetta.*

*Nel settore delle Alpi Marittime c'era l'imbarazzo della scelta, Col de la Lombarde (2.351 m.), cima della Bonette (2.802 m.), anche se non è un vero e proprio passo, cioè due vallate separate da un gruppo di montagne, ma è la cima di una montagna che si raggiunge con una strada carrozzabile, poi c'è il Col de l'Agnel (2.746 m.), il Col du Galibier (2.556 m.), per citare i principali. Dovevo sceglierne qualcuno di questi passi, focalizzando principalmente il Col de l'Iseran, per cercare qualcosa d'intorno, e lasciare gli altri per dei prossimi giri.*

La mia scelta è stata: passo del Moncenisio (2.083 m.), Col de l'Iseran appunto, pernottamento in zona, e per il giorno successivo Piccolo San Bernardo (2.188 m.), Gran San Bernardo (2.469 m.), e infine il Nufenenpass (2.478 m.), per poi arrivare a casa. Bene, l'itinerario era stabilito, adesso bisognava scegliere la vettura e i compagni di avventura.

Come auto ho scelto la MGB, del 1965, perché le avevo rifatto il motore da poco, quindi avevo bisogno di farle un po' di rodaggio, e poi volevo vedere come si comportava nei lunghi e impegnativi viaggi.

Come compagni di viaggio, mi sono rivolto agli amici delle Spitfire, sempre pronti a tutto, e infatti delle tre coppie di amici interpellate, due hanno aderito subito, mentre la terza, a causa di impegni precedentemente presi, con molto dispiacere, ha dovuto rinunciare.

Nei giorni precedenti la partenza c'è stata una frenesia di messaggi: cosa portiamo, come ci vestiamo, che temperatura ci sarà, come sono le previsioni e così, tra le tante cose abbiamo deciso di pernottare a Tignes, e di fare almeno un picnic, ed essendo le auto inglesi, dovevamo fare un picnic fatto bene, all'inglese, cioè con ceste di vimini che dovevano contenere bicchieri di vetro, piatti di porcellana, tovaglie e tovaglioli di stoffa e posate anche se non di argento, per lo meno in acciaio.

E intanto, tra i vari messaggi, giravano foto di completi da picnic, rigorosamente in vimini e completi di ogni

cosa, ritrovate in non si sa quale angolo della cantina. E' saltato fuori, ed è anche stato portato, anche un secchiello da ghiaccio per lo spumante.

Eravamo quindi eccitati da tutti questi preparativi, quando, il giorno prima della partenza, arriva una brutta notizia: ci sono problemi con la frizione di una delle due Spitfire. Chicco, il proprietario, ha subito smontato il cassone che copre cambio e frizione, per arrivare al pistoncino della frizione, pensando che il problema fosse la corsa del pistoncino che col tempo poteva aver preso gioco, e quindi la corsa non sarebbe stata più sufficiente. Stavamo pensando di fare al tornio una piccola prolunga, quando invece è arrivata la risposta definitiva, aveva ceduto lo spingidisco. Quindi non c'era niente da fare, bisognava cambiare la frizione intera. Pertanto, suo malgrado, per poter partecipare ha dovuto utilizzare un'auto tradizionale. Eravamo rimasti quindi una MGB, una Spitfire, ed un'auto al seguito.

Il giorno successivo quindi si parte, ci troviamo in un'area di servizio dopo Torino, e dopo poco si comincia la salita verso il Moncenisio. Finalmente, dopo il caldo della pianura, comincia ad arrivare un'aria un po' più freschina, che, con le macchine scoperte, è proprio un piacere sentirsi addosso. Intanto si sale e la temperatura scende, noi saliamo e la temperatura continua a scendere, a un certo punto siamo in mezzo alle nuvole con un forte vento freddo che viene da Nord, arriviamo finalmente al passo e subito ci fermiamo per indossare tutto quello che avevamo di caldo.





*Il laghetto è bello, il panorama magnifico, però la nostra idea di fare lì il picnic viene subito scartata perché non ci si può fermare a mangiare con quella temperatura. Pensiamo allora che se fossimo scesi un pochino, magari la temperatura poteva aumentare e il tempo migliorare ... e così invece non è stato.*

*Un nebbione tremendo, eravamo in mezzo alle nuvole e non si vedevano neanche i fari delle macchine che ci venivano incontro. Comincia anche a piovere, cosa volevamo di meglio.*

*L'idea del picnic a quel punto era completamente scartata, però almeno un aperitivo potevamo*

*permettercelo e visto che gli inglesi non si fermano sotto la pioggia, e che a quel punto era diventata pioggerellina, prendiamo il coraggio a due mani, troviamo uno spiazzo con panche e tavolini vicino ad un fiume e lì tiriamo fuori la nostra attrezzatura, completa di cestello del ghiaccio riempito con l'acqua gelida del fiume, bicchieri e salamino. Un bell'aperitivo ce lo eravamo proprio meritati, pioggerellina compresa.*



*Proseguiamo quindi per la nostra strada, ci attende il faticoso passo del Col de l'Iseran. Ad un certo punto, la strada comincia a salire, e sale, e sale, non finiva mai, sempre in mezzo alle nuvole, sempre con la pioggerellina. Finalmente, in mezzo alla nebbia, compare l'agognato cartello che ci dice che siamo sulla sommità. I miei amici, che erano davanti, non si fermano, e procedono verso la discesa, io invece decido che è d'obbligo fare la foto ricordo. Avvicino l'auto al cartello, per immortalare il passaggio, e cerco la macchina fotografica. In quel momento arrivano due o tre ciclisti che ci chiedono di spostarci. Certo, capisco,*



*tutti vogliono fare la foto sotto al cartello, e possibilmente senza altra gente in mezzo ai piedi. Io penso, va bene, datemi quei dieci secondi che mi servono per accendere la macchina fotografica, inquadrare, scattare, e mi tolgo subito. No, dovevamo spostarci subito, anche mia moglie mi dice così. Allora mi sposto, peccato perché volevo fare delle foto con mia moglie, o con me, l'auto ed il cartello. Per fortuna che subito prima ero riuscito a farne una con solo la macchina ed il cartello.*



*Continuavo però a non capire, fino a quando, in mezzo ad altri 6 o 7 ciclisti, ne compare uno, avanti nell'età, collegato alla bombola di ossigeno che era fissata alla sua bicicletta. Arrivati lì lo prendono, gli fanno fare la foto sotto al cartello, e subito dopo lo piazzano dentro, non mi ricordo più se era un furgone attrezzato o un'ambulanza, per prestargli tutte le cure.*

*Lasciata questa parentesi dei ciclisti, iniziamo la lunga discesa verso Val d'Isère e Tignes. Arrivati a Val d'Isère inizia la nostra spasmodica ricerca di quegli stemmini da cucire sulle nostre felpe, per renderle un po' più vivaci. In italiano non so come si chiamano, noi le chiamavamo pecette, mentre impariamo che in francese si chiamano cuisson.*

*Alla sera, a Tignes, ci aspettava un bel ristorante con specialità locali, quasi tutte a base di formaggio, e tra quelle che abbiamo assaggiato, trionfava una magnifica raclette, dove il formaggio era circa un quarto di forma,*

*e ai due lati aveva due resistenze, caldissime, che facevano colare il formaggio sulle patate che continuavamo a mettere sotto.*

*Il giorno successivo faceva ancora freddissimo, alla mattina, nonostante il sole, c'erano 6 gradi. Comunque proseguimo il nostro peregrinare, questa volta in direzione del Piccolo San Bernardo.*

*Ad un certo punto abbandoniamo la strada principale, e imbocchiamo uno stradino, stretto ed impervio che, attraversando campi, boschi e paesini da favola, ci porta, senza farci perdere troppa quota, alla strada che porta al passo. Finalmente una bella giornata, che ci fa godere appieno di tutti i magnifici panorami che ci circondano.*

*La strada è bella e panoramica, arrivati in cima al passo non c'è la fienesia di dover affrontare subito discese tortuose e strade serpeggianti, tutt'altro, una strada rettilinea e pianeggiante ti fa portare lo sguardo verso l'infinito. Pochi rumori, un paesaggio idilliaco, che ti sembra di essere arrivato in alto, direttamente in Paradiso. Scendiamo dalle macchine per goderci appieno tutto questo spettacolo, e per salire ancora un poco più in alto, sulla terrazza dell'ospizio.*



Anche qui siamo all'affannosa ricerca degli stemmini da cucire sulle nostre felpe e, finalmente, questa volta siamo fortunati e troviamo quello che cercavamo. Poi qualche foto ricordo e di nuovo in marcia, perchè la strada è ancora lunga.



gruppi di amici, eravamo stati da poco assieme in Grecia e lì avevamo assaggiato la taramosalata, ma a nessuno era piaciuta particolarmente, allora a tutti avevo proposto che la prossima volta gli avrei fatto assaggiare la mia di taramosalata, e quindi era arrivato il momento di fargliela assaggiare. Dai loro commenti direi che la mia è piaciuta.

Rimangono quindi ancora due passi e tanta strada da fare.

Passata Aosta ci dirigiamo verso il Gran San Bernardo, all'inizio la strada non è impegnativa, ma sembra non finire mai.



passo del Gran San Bernardo, non potevano mancare loro, in peli e ossa, ma anche di peluche, i maestosi cani San Bernardo.

A questo punto si scende e la prossima tappa è il Gran San Bernardo. Nel frattempo però si è fatto un certo orario e l'appetito si fa' sempre più sentire. Cerchiamo allora un posto per poter fare quel picnic che il giorno prima non avevamo potuto effettuare. Dopo un po di ricerche troviamo finalmente un parchetto, immerso nel verde, e con un bel tavolone con panche.

Finalmente possiamo tirare fuori tutto quello che ci eravamo portati dietro per tanta strada: taramosalata, vitello tonnato, affettati vari, verdure in agrodolce e dulcis in fundo, crema catalana con zucchero fuso al momento. La taramosalata ha un suo perché. Noi, tre



Pian piano vediamo avvicinarsi sempre più un muro di montagne. Siamo circondati da vette rocciose e impervie, che sembra quasi che vogliano dirci "di qui non si passa". Poi, proseguendo, finalmente uno spiraglio, una valletta tra quelle montagne maestose, è il nostro passo, alla fine ce l'abbiamo fatta.

E' il classico passo alpino delle cartoline, dei piccoli parcheggi dove poter scendere per ammirare tutte quelle bellezze, un laghetto dove le montagne si specchiano per raddoppiare le bellezze che si stanno guardando, delle bancarelle o chioschi per venderti l'impossibile, e in questo caso, dulcis in fundo, un antichissimo furgone, attrezzato per vendere i loro liquori alpini. C'era tutto, mancavamo solo noi con le nostre auto d'epoca, e siamo arrivati. Essendo il

*Un'ultimo sguardo al panorama e a tutto quello che avevamo intorno, e poi di nuovo in macchina, ci aspettava una lunga ed impegnativa discesa che ha messo a dura prova freni e motore, specialmente della mia, che ha un problema con la terza. In salita, sotto sforzo, la marcia rimaneva ingranata, in discesa, invece, la terza usciva, ero quindi costretto o andare in quarta, ma dopo poco i freni si surriscaldavano, oppure in seconda, ad alto numero di giri.*

*Dopo un lungo percorso fatto di autostrade, cantonali e strade di montagna, arriviamo finalmente al passo del Nufenen, o passo della Novena in italiano. Questo, per me, è stato il più selvaggio dei cinque passi fatti in questi due giorni. Il più selvaggio, non per la, comunque ragguardevole, altezza, ma per il passo in se stesso.*

*Non una costruzione, tutto rocce e sassi, sassi e rocce, e poi specialmente per la sua conformazione, se bisogna salire sulla montagna, allora saliamo senza troppi indugi, una strada quasi in piedi, una pendenza del 13%, cosa veramente impegnativa, specialmente confrontandola con il vicino passo del San Gottardo, 8%, con il ben più alto Col de l'Iseran, 10%, Piccolo San Bernardo, 8%, Gran San Bernardo, 11%. Considerando il fatto che ormai eravamo al termine della giornata, e anche per quello, c'erano poche altre auto in giro, ce lo faceva sembrare un percorso adatto a pochi.*

*Arriviamo finalmente in cima, e lì una vista che è uno spettacolo, tutte cime oltre i tremila metri, con i ghiacciai a fare da contorno.*



*Per noi lombardi, abituati alla pianura padana, dove sono solo gli alberi ad interrompere la vista, essere in mezzo a questi colossi della natura ci fa sembrare di essere delle formichine.*

*Alla fine, il vento forte e gelido ha la meglio e ci convince a fare l'ultima discesa verso casa.*

*Un peccato, avremmo voluto rimanere lì ancora un po'. Però non è un problema, siamo già lanciati verso qualche altro giro, magari verso altri passi alpini, ce ne sono tanti, o forse verso qualche paesino medioevale, sempre belli.*

*Non importa dove, l'importante è farlo con le nostre auto d'epoca, basta salirci sopra che ci si sente subito in vacanza.*

*Aldo Donadeo*

***E da parte nostra ... voglio dire ... del C.A.V.E.M. ... APPLAUSI!!!!***







## C.A.V.E.M. – Calendario “provvisorio” eventi 2023

***Vi aspettiamo per un 2023 scintillante e ricco di soddisfazioni!***

- 5 febbraio                      Autosciatoria a Santa Caterina V. (Veteran Club Valtellina)
- 26 marzo                      Memorial Castellotti – Codogno (regolarità)
- 16 aprile                      Bergamo San Vigilio (con Moto Club Orobico)
- 12-13-14 maggio              ASIMOTOSHOW – Varano de’ Melegari
- 20 maggio                      Raduno della Solidarietà (Club Orobico)
- 11 giugno                      Le risaie del Vercellese (Festa e compleanno del Club)
- 24 settembre                Giornata Nazionale del Veicolo d’Epoca
- 8 ottobre                      Cronoscalata Erba / Ghisallo (VCC Como)
- 15 ottobre                    VIII Trofeo Ambrosiano (regolarità formula ASI)
- Da definire                    Milano Autoclassica

***La presentazione ufficiale del nuovo calendario eventi si terrà il 13 gennaio alle ore 21.00 presso l’Auditorium Stefano Cerri (Milano, Via Carlo Valvassori Peroni, 56)***



Lo sapevate che ...

da MOTO STORICHE e d'epoca

OPEL  
500 Motoclub

## un FERRO di CAVALLO poco FORTUNATO

La nota casa tedesca di automobili si è cimentata nel passato anche con le motociclette. Ma nel caso di questa 500 si è appoggiata al progetto della Neander.

Testi di Giorgio Sarti, foto di Saverio Livolsi e Giorgio Sarti

### OPEL 500 Motoclub

*Davvero interessante la linea di questa Opel. Il telaio è sagomato a ferro di cavallo in lamiera stampata.*

Proprio la Opel che costruisce automobili? Sì, proprio lei. Oggi siamo abituati a vedere ovunque le vetture di questa marca, ma di moto non ne circola neppure una. Se però risaliamo agli inizi del secolo vediamo che la produzione delle due e delle quattro ruote va avanti in parallelo per trent'anni, dal 1900 al 1930. Il fondatore del marchio è Adam Opel, che da giovane studia meccanica presso un istituto tecnico. Nel 1863, a 25 anni, decide di passare dalla grammatica

alla pratica e comincia a costruire biciclette. Se la cava più che bene, tanto da farsi una buona clientela e spingere i propri figli ad affiancarlo in azienda. Si sa come sono i giovani, sempre esuberanti. I ragazzi Opel infatti si guardano in giro e restano affascinati da quello che vedono: le prime automobili. E' l'alba del nuovo secolo ed i quadrupedi che tirano le carrozze cominciano ad essere affiancati dai primi rumorosi cavalli-vapore messi sotto ai cofani delle auto.





A fianco, la Neander da cui viene preso il telaio per realizzare la Motoclub.

### Dalle biciclette alla auto

Non è facile passare dalla produzione delle bici a quella delle vetture, ma i giovani Opel sono decisi e motivati e nel 1900 esce la prima auto con il proprio nome. Tra il progetto della semplicissima bicicletta e quello della costosissima automobile ci sta bene una via di mezzo: la motocicletta. E, a partire dal 1901, ecco uscire dallo stabilimento di Russelsheim la prima due ruote Opel, denominata 17 dalla potenza (non esorbitante... ) del suo monocilindrico.

Negli anni successivi e per tutti gli anni '10 vengono commercializzati diversi modelli, tutti basati sul concetto di bicicletta a motore. Negli anni '20 la Opel decide di puntare maggiormente sulle quattro ruote e le linee di montaggio vedono ridurre progressivamente la produzione delle moto. Ma per non abbandonare del tutto il settore si punta alla realizzazione di una nuova moto, fatta però costruendo su licenza sia il motore sia il telaio. Per il propulsore la Opel punta su un monocilindrico 500, quello prodotto dalla Elite-Diamant. Per il telaio si decide di utilizzare quello che viene montato dal tecnico Ernst Neumann sulle proprie moto marchiate Neander. Da questo abbinamento nasce nel 1928 la nuova Opel 500, la più imponente e prestigiosa mai costruita a Russelsheim.

### Nasce la Motoclub

Tutta la fantasia del progetto deve aver avuto un cedimento al momento di scegliere il nome: si chiama infatti "Motoclub". A meno che non si volesse sottolineare il "club" costituito dei genitori: Opel-Elite Diamant-Neander...

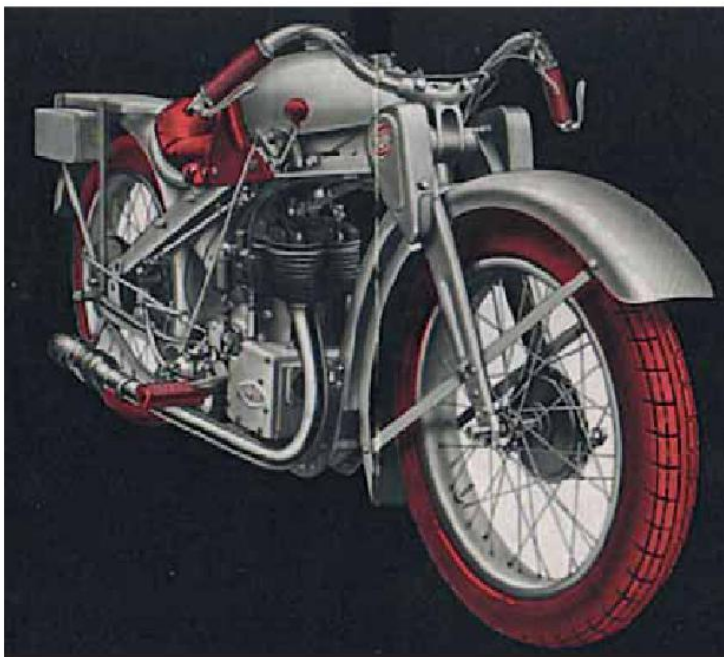
Proposta a 1130 marchi, una somma in questi anni piuttosto elevata, la Motoclub 500 fa presto a farsi notare. Il motore, a valvole laterali, non è particolarmente sofisticato ma garantisce discrete prestazioni con i suoi 16 CV. In ogni caso la Motoclub viene proposta come "Tourer", quindi senza particolari ambizioni sportive. La frizione è multidisco a secco, il cambio è a tre marce. La ciclistica ha il telaio rigido posteriormente, come si usa in questo periodo. Davanti invece spicca una sospensione anteriore piuttosto originale, dato che è costituita da una balestra. Ma è il telaio - identico a quello della Neander - l'elemento più caratteristico: ha una conformazione ad U che si



## OPEL 500 Motoclub



apre a partire dal canotto di sterzo ed è costituito da una lamiera stampata in acciaio a sezione rettangolare. Dalla lista degli optional si può scegliere il sellino per il passeggero, ma anche componenti importanti quali l'impianto elettrico.



### Arriva la Super Sport

Per chi si può permettere un modello così costoso c'è solo un difetto: le prestazioni sono un po' scarse. Nel 1929 la Opel decide di accontentare anche la clientela più sportiva e affianca alla Tourer il modello Super Sport. Le valvole sono ora in testa e la potenza sale a 22 CV. Sale però anche il prezzo, di altri 100 marchi. A questo punto sono tutti soddisfatti, sia i clienti sia la stessa Opel che raggiunge un buon risultato nelle vendite senza essersi impegnata a progettare un modello totalmente nuovo. E c'è anche la soddisfazione di vendere molti più esemplari rispetto a quelli commercializzati della stessa Neander, uguale come una goccia d'acqua. Potenza del nome Opel.

### Vanno come razzi

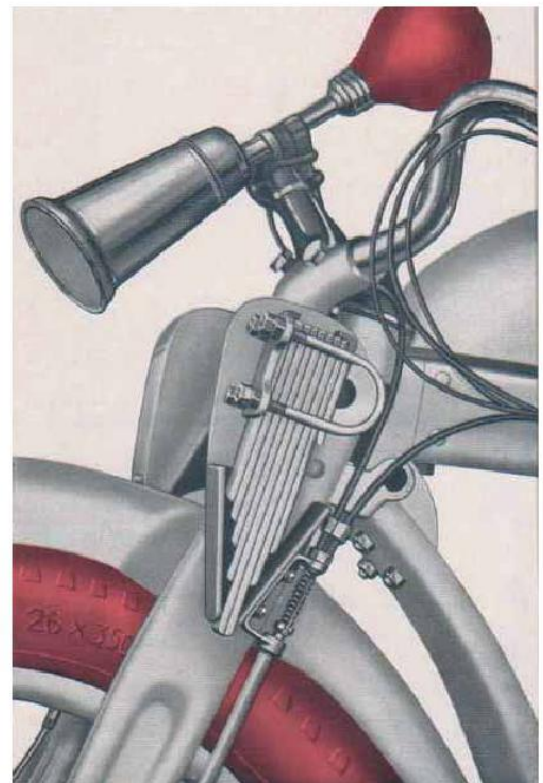
Se l'entusiasmo sale a razzo, perché non provare a mettere dei razzi alla Motoclub? Ci pensa - davvero! - Fritz Opel, lo scalmanato nipote del flemmatico fondatore Adam. In realtà il rampollo ha per i razzi un vero pallino, quindi per lui attaccarne una batteria al posteriore della Monotube è quasi normale. La Monotube si ritrova quindi sei razzi (tre per lato) caricati a... polvere da sparo, ma dopo l'esplosione di un prototipo (però a quattro ruote) Fritz si deve limitare ai collaudi e gli viene impedita una esibizione pubblica. Sta in ogni caso per accadere un evento traumatico a livello mondiale: nell'ottobre del 1929 c'è il crollo della Borsa di New York e con quella crollano



*Il tocco del rosso su fondo argento rende questa moto nello stesso tempo elegante e sportiva.*

tante illusioni, anche al di qua dell'Atlantico. La Opel è costretta a ridimensionarsi, mette la parola fine all'avventura della Motoclub e nel 1930 chiude defini-

tivamente il reparto moto. Peccato: magari prima o poi sarebbe comparsa dai concessionari una Monotube a razzo di serie!

**OPEL**  
500 Motoclub

*La forcella è parallelogramma in lamiera stampata. Il sistema ammortizzante, illustrato nell'immagine a fianco tratta dal dépliant ufficiale, si basa su delle piccole balestre poste in testa alla forcella su entrambi i lati. Da notare l'attacco del filo del freno anteriore.*



*In alto, la leva di azionamento del cambio, posta alla destra del serbatoio, dispone di una lunga asta di rinvio che richiede una regolazione attenta.*

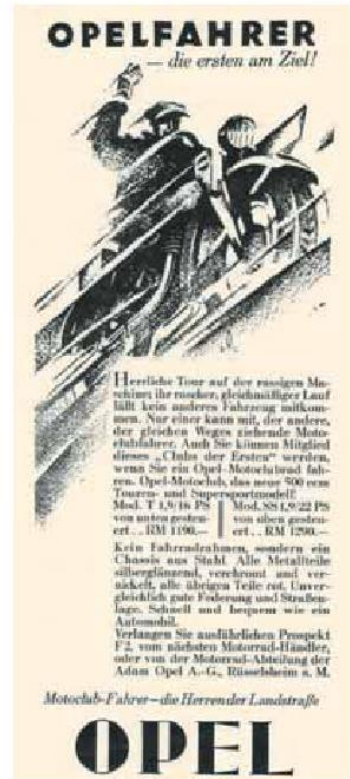
*A fianco, in primo piano il bauletto porta-attrezzi, particolarmente capiente (per l'epoca), è elegantemente rifinito con il marchio Opel in rilievo.*

**OPEL**  
500 Motoclub

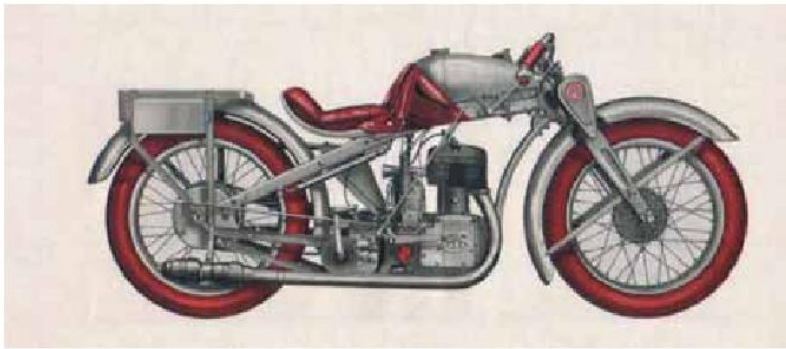
Una carrellata di immagini pubblicitarie dell'epoca.



Qui sotto, il dépliant ufficiale della Opel Motoclub.







A fianco, Fritz Opel, nipote del fondatore della Casa tedesca, ha per i razzi una vera mania. Nella foto è ritratto con la Monotube dotata di ben sei razzi.

Präsentiert von  
WESER & KURIER  
bremen  
**Deins**

**BREMEN  
CLASSIC  
MOTORSHOW**

**3.-5. Februar 2006  
Messe Bremen**

Eigene Motorradhalle · Motorrad-Auktion von Beform Versteigerungen

**Bremen erleben!**

Veranstalter: **MGH** MOTORRAD- UND AUSSTELLUNGSGESELLSCHAFT HANSEN GÖTTSCHE  
www.classicmotorshow.de · Info +49 (0) 180 555 837 42

A fianco, il bellissimo manifesto del Classic Motorshow che si tiene in Germania a Brema, con raffigurata una impeccabile Opel 500 Motoclub, modello Super Sport.



## 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.



**Nel precedente numero 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](http://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 1971

**NB:** Tra parentesi quadre è indicata la max posizione raggiunta nella classifica settimanale e, se su più anni, il periodo in cui il singolo è stato in classifica. Il simbolo  indica il link ad un sito esterno da dove è possibile ascoltare, se disponibile, il brano in versione originale. Se questa non è disponibile, il simbolo  segnala una versione alternativa.

1. [Pensieri e parole](#) - Lucio Battisti [#1]
2. [Tanta voglia di lei](#) - I Pooh [#1, 1971/72]
3. Amor mio - Mina [#2]
4. My sweet lord - George Harrison [#1]
5. [Love story](#) - Francis Lai [#1]
6. Amore caro amore bello - Bruno Lauzi [#1, 1971/72]
7. Un Fiume amaro - Iva Zanicchi [#2, 1970/71]
8. [Pensiero](#) - I Pooh [#1, 1971/72]
9. [4/3/1943](#) - Lucio Dalla [#1]
10. [La Riva bianca la riva nera](#) - Iva Zanicchi [#2]
11. Sing sing Barbara - Michel Laurent [#2]
12. We shall dance - Demis Roussos [#2]
13. Vent'anni - Massimo Ranieri [#1, 1970/71]
14. Tweedle dee tweedle dum - Middle of the Road [#3]
15. [Eppur mi son scordato di te](#) - Formula 3 [#2]
16. Il Cuore è uno zingaro - Nicola Di Bari [#2]
17. Sotto le lenzuola - Adriano Celentano [#4]
18. The Ballad of Sacco and Vanzetti - Joan Baez [#4]
19. Chissà se va - Raffaella Carrà [#2, 1971/72]
20. [Domani è un altro giorno \(The wonders you perform\)](#) - Ornella Vanoni [#2, 1971/72]
21. [Che sarà](#) - Jose Feliciano [#3]
22. [Ma che musica maestro](#) - Raffaella Carrà [#3, 1971/72]
23. [Donna felicità](#) - I Nuovi Angeli [#3]
24. Mamy blue - The Pop Tops [#1, 1971/72]
25. Io e te - Massimo Ranieri [#4, 1971/72]
26. Capriccio - Gianni Morandi [#2]
27. Mozart: sinfonia n. 40 in sol minore - Waldo De Los Rios [#11, 1971/72]
28. [Casa mia](#) - Nuova Equipe 84 [#6]
29. Another day - Paul McCartney [#4]
30. Era il tempo delle more - Mino Reitano [#4]
31. Sempre sempre - Peppino Gagliardi [#5]
32. Era bella (Nothing rhymed) - I Profeti [#6]

33. L'Amore è un attimo - Massimo Ranieri [#7]
34. [Uomo](#) - Mina [#3, 1971/72]
35. Put your hand in the hand - Ocean [#5]
36. [Tutt'al più](#) - Patty Pravo [#4]
37. Anonimo veneziano - Stelvio Cipriani [#5]
38. Dio mio no - Lucio Battisti [#5]
39. 13 storia d'oggi - Al Bano [#6]
40. Susan dei marinai - Michele [#7]
41. [Non ti bastavo più](#) - Patty Pravo [#6, 1971/72]
42. What is life - George Harrison [#8]
43. Djamballà (Il dio serpente) - Augusto Martelli [#9, 1971/72]
44. Una Ferita in fondo al cuore - Mino Reitano [#7]
45. Ah l'amore che cos'è - Orietta Berti [#8]
46. Paranoid - Black Sabbath [#10, 1970/71]
47. [Vendo casa](#) - I Dik Dik [#10]
48. Malattia d'amore - Donatello [#6]
49. La Filanda (O e nao e) - Milva [#10, 1971/72]
50. Rose nel buio - Gigliola Cinquetti [#9]
51. Il Cuore è uno zingaro - Nada [#5]
52. Far l'amore con te - Gianni Nazzaro [#11, 1971/72]
53. Io ritorno solo - Formula 3 [#7, 1970/71]
54. Com'è dolce la sera - Donatello [#11]
55. Una Storia come questa - Adriano Celentano [#10]
56. Love story - Patty Pravo [#10]
57. Una Donna una storia - Mina [#9]
58. Vola cuore mio - Tony Cucchiara [#11]
59. [Che sarà](#) - I Ricchi e Poveri [#8]
60. Come stai - Domenico Modugno [#8]
61. Hot love - T.Rex [#9]
62. Il Gigante e la bambina - Ron [#11]
63. Hey tonight - Creedence Clearwater Revival [#14]
64. Le Tre verità - Lucio Battisti [#9, 1971/72]
65. Ho visto un film (Here's to you) - Gianni Morandi [#12]
66. Bianchi cristalli sereni - Don Backy [#13]

- |  |  |
|--|--|
| <p>67. The Fool - Gilbert Montagné [#13]<br/>         68. Viale Kennedy - Caterina Caselli [#12]<br/>         69. Tu - Patrick Samson [#12]<br/>         70. Er Più - Adriano Celentano [#14]<br/>         71. Padre Brown - Renato Rascel [#11]<br/>         72. <a href="#">Cento campane</a> - Nico dei Gabbiani [#16]<br/>         73. Wild world - Jimmy Cliff [#17]<br/>         74. Una Storia di mezzanotte - Iva Zanicchi [#16]<br/>         75. La Folle corsa - Little Tony [#15]<br/>         76. I am I said - Neil Diamond [#17]<br/>         77. La Folle corsa - Formula 3 [#18]<br/>         78. Tuta blu - Domenico Modugno [#15]<br/>         79. Ocean - Capsicum Red [#17]<br/>         80. Non si muore per amore (Take me to the mountains) - I Profeti [#16, 1970/71]<br/>         81. Fire and ice - Demis Roussos [#16]<br/>         82. Non è la pioggia - Claudio Villa [#19]<br/>         83. Via dei Ciclamini - Orietta Berti [#16]<br/>         84. Black night - Deep Purple [#20, 1970/71]<br/>         85. Love story - Henry Mancini [#17]</p> | <p>86. Jakaranda - Lally Stott [#17]<br/>         87. <a href="#">4/3/1943</a> - Equipe 84 [#17]<br/>         88. La Mente torna - Mina [#16, 1971/72]<br/>         89. Il Caffè della Peppina - Marina D'Amici e Simonetta Gruppioni [#17]<br/>         90. Power to the people - John Lennon [#15]<br/>         91. Per un flirt (Pour un flirt) - Michel Delpech [#17]<br/>         92. Una Donna - Adriano Pappalardo [#19, 1971/72]<br/>         93. Anche per te - Lucio Battisti [#12]<br/>         94. Buon anniversario - Charles Aznavour [#16, 1971/72]<br/>         95. Azzurra - Little Tony [#18]<br/>         96. E il sole dorme fra le braccia della notte - Al Bano [#19]<br/>         97. Jesus - Jeremy Faith [#18]<br/>         98. <a href="#">Una Giornata al mare</a> - Equipe 84 [#17]<br/>         99. Adagietto (da Sinfonia n. 5 in dod, 4° tempo) - John Barbirolli [#20]<br/>         100. Bangla Desh - George Harrison [#18]</p> |
|--|--|

**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 "Vendo casa", in classifica al 47° posto, trovereste queste notizie ...**

## VENDO CASA

(di L. Battisti - Mogol)

- **Anno:** 1971
- **Altri titoli:** -
- **Interpreti:** **Dik Dik**
- **HitParade:** #10, settembre 1971
- **Chart annuale:** Top50
- **Altri interpreti:** **Ornella Vanoni - Equipe 84**

Grande canzone. Non per niente porta la firma di Mogol-Battisti, che all'epoca erano davvero i re mida della canzone italiana: tutto ciò che toccavano diventava oro.

Anche il cantante più disastroso avrebbe fatto la sua figura con un pezzo del magico duo. Figuriamoci i Dik Dik, forse il migliore gruppo italiano a cavallo tra i '60 e i '70. Insomma gli ingredienti ci sono proprio tutti: grandi interpreti, grandi autori.

Il risultato è un pezzo davvero splendido: favolosi gli arrangiamenti, bello il testo, ottima l'interpretazione dei Dik Dik. Purtroppo in Hit Parade non raggiunge il meritato risultato, non andando oltre il nono posto e non raggiungendo quel primo posto che i Dik Dik avevano già ottenuto nel recente passato ("Senza luce", "Il primo giorno di primavera") e che avrebbero raggiunto anche in futuro ("Viaggio di un poeta"). Di questo pezzo esiste anche un'interpretazione dell'Equipe 84 e, più recentemente, una di Ornella Vanoni dall'album "Un panino, una birra e poi..." che, guarda caso, è giusto uno dei versi più famosi della canzone.

([Paolo Antonuccio](#))



## La copertina di questo numero ha un suo perché!

Si, mi sono imbattuto nella pagina web di "MONDO Campagnola 4x4" ( <https://campagnola.org/website/> ) e mi sono sentito in dovere di parlare di "Lei", la Campagnola della Fiat, forse anche un sogno sopito per qualcuno, quando da quando da ragazzo sognava di avere la borsa militare per andare a scuola, la giacca militare, il maglione militare e perché no, anche il fuoristrada dell'esercito ovvero Lei, la Campagnola ... la Jeep della Willys era stata la prima, ma per chi aveva un po' di "nazionalismo" nelle vene, senza alcun dubbio preferiva la macchina italiana a quella americana. E così eccomi qui, a proporvi quanto altri hanno già scritto con dovizia di particolari e senza alcun dubbio con meno errori di quanti potrei scriverne io.

### STORIA DELLA CAMPAGNOLA

**La Fiat Campagnola nacque nel dopoguerra dalla necessità di dotare il nostro esercito di un mezzo con caratteristiche simili a quelle della americana Willys che, grazie alla trazione integrale, aveva mostrato sui campi di battaglia in maniera indiscussa le sue superiori doti meccaniche.**

Nel novembre del 1950 fu indetto un bando del Ministero della Difesa per la fornitura di una vettura con carrozzeria torpedo 6 posti, 4 ruote motrici e portata di 500 kg.

In effetti gli ingegneri Fiat erano già a lavoro dai primi dell'anno mascherando il progetto sotto le vesti di un autoveicolo per l'agricoltura battezzato "Campagnola" per ridurre gli attriti con le maestranze che, finita l'esperienza della guerra, non vedevano di buon occhio la nascita di un veicolo a scopi militari.

Fu appositamente sviluppato un telaio, il 1101, sul quale venne montato un motore tipo 105 a benzina 4 cilindri 1.900 cc ad aste e bilancieri previsto per le vetture 1400 e del 1900 di imminente produzione.

La presentazione ed i collaudi da parte dei responsabili della Motorizzazione Militare iniziarono nel Maggio del 1951 a Serravalle in Chienti (MC) dove fu messa a confronto con l'omologa Alfa Romeo Matta progettata ed allestita nel pochissimo tempo disponibile dopo la pubblicazione del bando.

L'esordio ufficiale della Campagnola fu nel Settembre dello stesso anno alla Fiera del Levante di Bari dove venivano elogiate le sue capacità di "automobile che può servire da trattore pur avendo sospensioni e comodità da vettura modernissima".

Contemporaneamente iniziava la produzione e la consegna dei primi lotti di vetture all'Esercito con la denominazione "AR 51" dove AR sta per Autovettura da Ricognizione e 51 richiama l'anno dell'omologazione militare.



Due anni più tardi, al fine di ridurre i costi di gestione e favorire la commercializzazione sul mercato civile, la Fiat cominciò a pensare ad una motorizzazione a gasolio. Il motore diesel fu derivato dal 1900 a benzina sviluppando una specifica testata ad iniezione indiretta a pre-camera con una potenza di 40 CV. Il motore "tipo 305" fu montato inizialmente sull'autocarro 615N e nel 1953 sulla Campagnola denominata 1102.

Il primo importante aggiornamento arrivò nel 1955 con seconda serie della Campagnola, sia per la versione a benzina, 1101A, sia per quella diesel, 1102A. Fu aggiornato anche l'allestimento militare, che assumeva la denominazione AR55. Riconoscibile per un paraurti anteriore più alto e l'eliminazione delle frecce a bacchetta, montava motori leggermente più potenti per il benzina, 105A da 63 CV, e per il diesel, 305B da 43 CV.

Nel 1959, con l'approvazione del Nuovo Codice della Strada furono introdotti altri piccoli cambiamenti per adeguare la Campagnola alle nuove norme, che riguardarono soprattutto l'impianto di illuminazione, contemporaneamente la versione a benzina fu dotata del motore 105B, differente dal precedente solo in alcuni dettagli mentre il nome Campagnola 1101A rimase invariato. La versione militare AR 59, introduceva inoltre, lo spinterogeno e le candele di tipo anfibio. Nel 1960 invece toccò alla diesel con la versione 1102B, che iniziò a montare il motore 305D che la portava ad una potenza di 47 CV. Nel 1969 infine arrivò la Campagnola 1102 C con motore 237 A.007, derivato dall'autocarro Fiat 241TN.





La produzione della Campagnola e delle AR51-59 terminò nel 1973 con poco meno di 40.000 esemplari di cui il 20% con motorizzazione Diesel.

Fu adottata da tutti i corpi dello Stato italiano, Esercito, Polizia, Carabinieri, Vigili del Fuoco, Guardia di Finanza, ma anche dalle Poste, Enel, Agip, Anas, Rai, e tanti altri privati.

## I MODELLI

La Campagnola è un veicolo fuoristrada prodotta dalla Fiat tra il 1951 ed il 1987

La produzione è avvenuta fondamentalmente su due modelli :

- La Campagnola (telaio tipo 1101) prodotta in circa 40.000 esemplari tra il 1951 ed il 1974
- La Nuova Campagnola (telaio tipo 1107) prodotta in circa 35.000 esemplari tra il 1974 ed il 1987

La **Campagnola** è un fuoristrada classico con telaio a longheroni e carrozzeria separata, tradizionale per le auto dell'epoca.

Lo schema meccanico prevedeva la trazione permanente posteriore con la anteriore inseribile, cambio a 4 marce con riduttore a due velocità senza differenziale centrale, ponte posteriore rigido con balestre e sospensioni anteriori indipendenti.

La versione militare, con alcune migliorie meccaniche, era denominata AR51 (Autovettura da Ricognizione anno 1951), AR55 ed AR59.

E' stata prodotta dal 1953 anche in versione diesel (telaio tipo 1102) in varie versioni con potenze via via maggiori (versione A, B e C).

Durante la sua lunga vita è stata adattata e costruita in numerose versioni, anche specializzate per servizi civili e militari (versioni spazzaneve, fotoelettriche e carro attrezzi) variando in alcuni casi l'interasse o lo sbalzo posteriore (versioni speciali per i VVF e versioni ambulanza). Oltre che dall'Esercito Italiano è stata adottata, fin dalle sue prime versioni, anche dai Carabinieri e dalla Pubblica Sicurezza poi rinominata Polizia, successivamente anche in una versione speciale denominata AR55 ps. Molti carrozzieri dell'epoca come Savio e Boneschi, utilizzarono il telaio della Campagnola per allestire speciali versioni (la più nota è la versione Hard Top allungata della Savio di Torino) prodotte in discrete quantità. Sono note anche gli allestimenti della ditta ISOLI in versione carro attrezzi, molto apprezzate all'epoca.

La **Nuova Campagnola** pur essendo un fuoristrada classico nell'impostazione di base (trazione posteriore con anteriore inseribile, riduttore all'uscita del cambio e nessun differenziale centrale), adottava una scocca portante e sospensioni indipendenti con elementi elastici a barra di torsione), soluzioni innovative per l'epoca che nessun altro concorrente poteva vantare che garantivano un confort ed una tenuta di strada da autovettura nonché notevoli prestazioni in fuoristrada.



Anche la Nuova Campagnola ha avuto la sua corrispondente versione militare nella AR76 e AR76A con specifiche migliorie meccaniche (impianto elettrico stagno e differenziale autobloccante anche all'anteriore).

Dal 1979 è stata prodotta anche nella versione diesel con motore 2500 cc aspirato della SOFIM.

8 le versioni prodotte dalla Fiat (7 e 9 posti, con telone o con hard top, benzina e diesel).

Da carrozzieri esterni è stata prodotta una versione con il passo allungato come autambulanza (Boneschi) e diverse versioni blindate o

protette (ASA Guardian).

Una Nuova Campagnola è stata donata al Papa nel 1980 durante la sua visita a Torino ed ha svolto la funzione di Papamobile; Giovanni Paolo II si trovava su quella vettura quando fu ferito in Piazza S. Pietro nell'attentato del 1981

## Quando arte e realtà si fondono

Direttamente da: <https://www.sportmemory.it/storie/wood-metal-garage-atelier-dei-sogni/>

# Wood & Metal Garage: l'atelier dei sogni

*Come avere in salotto un'auto irraggiungibile? Grazie a una passione insolita, una forma d'arte che maneggia i sogni e che in un atelier esclusivo li fa diventare repliche d'autore.*

Valerio Borghese

### La passione di un ragazzino

C'era un ragazzino che negli anni sessanta correva nel motocross. Quando il padre, che gli aveva trasmesso la passione, iniziò a lamentarsi per i costi delle trasferte e delle riparazioni, lui pensò di risolvere il problema diventando autosufficiente per la meccanica e scrivendo qualche articolo sulle gare da proporre a una rivista del settore, così da sovvenzionare un'attività che diventava sempre più costosa. Ogni bambino ha il suo atelier dei sogni, ma lui certo non poteva sapere di aver deciso in quel momento la vita che avrebbe fatto per i successivi quaranta e passa anni.



### Penna e motori

L'articolo infatti colpì un caporedattore, che poi sarebbe stato il suo mentore facendolo assumere non appena raggiunta la maggiore età.

La storica decisione, infatti era stata presa ad appena quindici anni, ma l'attrazione per le chiavi inglesi risaliva ad ancora prima. I motori erano la malattia di famiglia, anche se poi padre, zii e cugini avevano preferito un tranquillo posto in banca.

Un aspetto curioso, è che l'aspirante giornalista di moto e auto, per correre usava quelle moderne, ma poi stravedeva per quelle più datate, che solamente pochi lungimiranti allora definivano *d'epoca*, per gli altri erano *vecchie carrette* di cui disfarsi a poco prezzo.

### Le prime ruote



Mentre i coetanei sbavavano per sibilanti due tempi, stringendo la cinghia, il nostro diciottenne dopo essere andato a vivere da solo si mise in garage prima una Laverda SFC, di lì a qualche mese una Moto Guzzi V7 Sport appartenuto a un famoso pilota monzese. Infine, per le giornate piovose non una vettura qualsiasi, ma una *Alfa Romeo 1750 GT Veloce*, preparata da un ex

motorista *Autodelta* e bisognosa di cure, che le prestò durante l'inverno, incurante della temperatura polare nella sua officina improvvisata. Ormai era chiaro che se la pagnotta era assicurata dalle meccaniche moderne, il vero amore erano quelle dei tempi andati.

## Dallo studio al lavoro

Con il parco auto e moto che cresceva a vista d'occhio, lo stipendio di redattore-tester nel giro di qualche anno diventò insufficiente.

Ottenuto un contratto part time, alle prove delle moto e al lavoro di redazione venne quindi abbinato quello di carrozziere, poi di meccanico presso due officine specializzate in mezzi d'epoca. A risentirne furono gli studi universitari interrotti prima della laurea, perché qualche ora si doveva pur dormire, mentre tutto il tempo libero e i fine settimana erano assorbiti dalle gare, passando con discreti risultati dal fuoristrada alla velocità.

Accumulata una discreta esperienza nelle varie lavorazioni meccaniche e nei collaudi, il passaggio all'R&D (ovvero il reparto ricerca e sviluppo) di una nota casa motociclistica divenne praticamente inevitabile, anche se con l'intermezzo di qualche anno presso una concessionaria di auto impegnata anche nelle competizioni.

## Obiettivo 40

Dopo essersi ripromesso di aprire un'officina in proprio entro i quarant'anni, l'obiettivo venne raggiunto persino in leggero anticipo. Da quel momento si può dire che, a parte la famiglia che nel frattempo era cresciuta, il nostro non avrebbe più avuto altri interessi oltre al lavoro con il quale aveva realizzato il sogno di una vita. Riparando e restaurando moto e auto d'epoca, sviluppò un'attrazione sempre maggiore per le strumentazioni e i cruscotti, ma solo quelli rigorosamente analogici, che una volta cessata la carriera finivano appesi alle pareti dell'officina e persino di casa. Il problema era che il quadro strumenti di modelli come *Bugatti*, *Porsche*, *Ferrari* e *Aston Martin*, per motivi non solo di rarità ma anche di costi, erano decisamente fuori portata per la maggior parte dei comuni mortali.

## Maneggiare il sogno: le repliche



Grazie alla padronanza nella lavorazione di vari materiali, al nostro artigiano venne allora l'idea di costruirsi delle riproduzioni il più possibile fedeli e in dimensioni reali di plance e cruscotti. Rifacendo pezzi che, in caso contrario, solo un emiro arabo abbastanza pazzo da tagliarli dall'auto vera, avrebbe potuto appendere in salotto.

Legno, acciaio, alluminio, ottone, vetro, pelle, vetroresina e bachelite.

Per ottenere una replica perfetta – non funzionante in quanto adibita a uso arredo ma identica in tutto e per tutto all'originale era obbligatorio utilizzare gli stessi materiali usati nelle auto vere.

Con una notevole dose di cocciutaggine e svariati tentativi, alla fine riuscì a riprodurre anche spie, interruttori, comandi e griglie della ventilazione, oltre ovviamente a lancette, quadranti, vetri e relative cornici cromate. Per imparare a lavorare i vetri bombati fu necessario ricorrere a un amico vetraio, mentre per i rivestimenti in pelle l'esperienza della moglie con le macchine da cucire industriali si è rivelata preziosa.

Il primo lavoro, agli occhi del suo incontentabile autore era ancora migliorabile, eppure un collezionista torinese lo volle a tutti i costi. Anche se il termine non gli è molto gradito, perché preferisce definirsi un artigiano, essendo prossimo all'età della pensione, il nostro era ormai diventato un artista a tempo pieno. Tocò quindi rifarsi da capo quel primo pezzo, e lo stesso sarebbe accaduto per molti dei lavori successivi, spesso prenotati ancora prima di essere completati.

A un certo punto un altro amico, oltre al cruscotto, pensò di chiedergli di riprodurre anche il volante molto particolare di un'auto da record, prodotta dalla *Abarth* in un solo esemplare. Ottenere il risultato voluto, comportò anche in questo caso il superamento di numerose difficoltà tecniche, vissute più come una sfida e un'opportunità che un ostacolo insormontabile.

L'unico vero problema, in realtà sarebbe dover replicare troppe volte lo stesso soggetto.

Dato che ogni lavoro parte dalla ricerca di una dettagliata documentazione storica attraverso immagini dell'epoca, dovendo rifare la stessa autovettura si cerca quindi di prendere come riferimento due esemplari diversi.

## Wood & Metal Garage: l'atelier dei sogni

Il fatto che le auto di una volta poi fossero costruite con criteri altrettanto artigianali, non solo evita la *sindrome da catena di montaggio*, ma rende ogni pezzo che esce dal laboratorio **Wood & Metal Garage** – che altro non è che un atelier dei sogni – un vero e proprio esemplare unico, al cui cospetto si prova un'emozione intensa, simile a quella che può dare sedersi nell'abitacolo di vetture altrimenti inavvicinabili, perché valgono milioni di euro.



La vista, il tatto, il profumo di pelle, legno e metallo lavorati con tecniche tradizionali, regalano infatti sensazioni che un'auto moderna non potrà mai dare.

Senza alcun tipo di pubblicità ma grazie al semplice passaparola, col tempo alcuni lavori del piccolo atelier dei sogni sperduto nella tranquilla campagna maremmana sono arrivati anche in musei e collezioni straniere, eppure ancora oggi vengono cortesemente declinate richieste di modelli fuori da determinati canoni, ad esempio quelli ritenuti eccessivamente moderni.

Il numero delle riproduzioni di cruscotti *Irraggiungibili* – nome coniato proprio da uno dei più affezionati collezionisti di questa insolita forma d'arte che l'autore definisce *Quadri in tre dimensioni* – nel corso degli anni si è allargato alle auto più iconiche della storia.

Bolidi da corsa, vetture sportive, formula uno, esclusivi di lusso che partono dagli anni trenta e arrivano al massimo alla fine degli anni sessanta, come nel caso della *Ford GT 40 MKII* che trionfò alla **24 Ore di Le Mans**.



La preferenza, infatti, va a soggetti che prevedano l'impiego dei più classici tra i materiali, come legno, pelle oppure alluminio, specie se impreziosito dall'accurata finitura *bouchonnè* tipica delle vetture anni trenta, in alternativa a quelli considerati invece troppo recenti.

Riproduzioni assai diverse tra loro ma con una precisa caratteristica in comune: oltre che perfettamente identiche all'originale, per realizzarle non vengono mai utilizzati pezzi di ricambio. Ogni dettaglio infatti viene accuratamente riprodotto con un lavoro che richiede complessivamente un mese e in qualche caso anche di più, perché in un atelier dei sogni non è mai il tempo a dettare la linea.

“Altrimenti sarebbe troppo facile”- dice lui.

“Altrimenti sarebbe troppo facile”- dice lui.

“Altrimenti sarebbe troppo facile”- dice lui.

**Valerio Borghese** è il nomignolo che la nonna aveva affibbiato all'autore, quando da ragazzino già mostrava una spiccata attitudine militaresca. Molte nonne usano curiosi appellativi per i nipoti ma dato che la signora conosceva il vero Valerio Borghese, è possibile che il motivo fosse più complesso. Oltre a tutto ciò che gravita attorno all'ambito bellico, è davvero malato di motori, sui quali ha lavorato per tanti anni.



## Un po' di pubblicità per chi tanto fa per C.A.V.E.M. non guasta

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 suoi 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"

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.

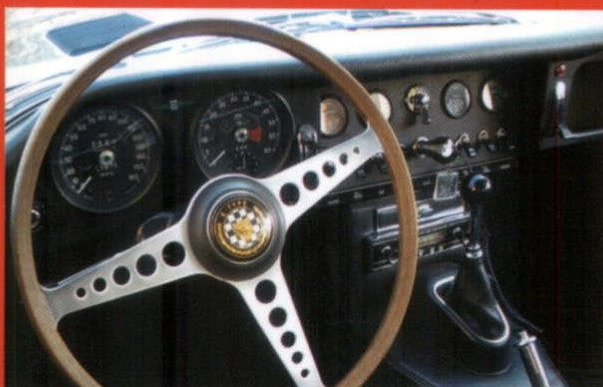
Non credo che Autore ed Editore/i abbiano qualcosa da dire, tenuto conto che anche se è una pubblicazione del 2018, concessa per una nuova pubblicazione nel 2021, al costo di € 9,80 e trovata svenduta a € 1,50, con questo utilizzo possa produrre una perdita editoriale e /o finanziaria "importante".

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.



Questa è la quarta di copertina che chiude il libro, la metto ora giusto per darvi un'idea di quello che troverete "nell'opera" di Stefano Roffo, autore del libro.

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



BMW  
Volkswagen  
Citroen  
Saab  
Peugeot  
Renault  
Ford  
Chevrolet  
Cadillac  
Gaz  
Trabant

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

€ 9,80



© 2021 Libreria Editrice

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

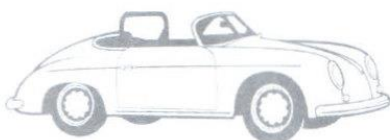


Stefano Roffo

# Auto d'epoca

Le "vecchie regine":  
l'epoca d'oro dell'automobilismo





Tecnicamente appassionati di auto e collezionisti di area anglosassone definiscono auto d'epoca un veicolo del periodo compreso tra il 1919 al 1930. Tali appassionati hanno schemi di categorizzazione che distinguono tra "antique cars", "vintage cars", "classic cars", e così via. I criteri di classificazione variano però da Paese a Paese, anche in ambito europeo. In Italia viene definita d'epoca un'autovettura che ha superato il 20° anno di vita; per il conteggio degli anni del veicolo fa fede l'anno di costruzione e non quello di immatricolazione. Negli Stati Uniti il tipo di regolamentazione e categorizzazione prevede "Vintage car" (dal 1910 al 1930) "Pre-war", "war era", "post-war", a seconda che le vetture siano state costruite prima, durante o dopo la Seconda Guerra Mondiale, e "Classic" (dal 1950 al 1970).

### La scelta personale

Generalmente il collezionista di auto, o il semplice appassionato, subisce il fascino di una determinata marca o un certo modello, per la storia specifica del veicolo o per ragioni personali; può essere l'auto che guidava da giovane, o quella che desiderava e allora non poteva permettersi. Ma in quest'epoca di riscoperta del vintage sono anche molti giovani ad essere attirati da auto che riportano ad un mondo molto più "pionieristico", e che appare oggi affascinante e avventuroso.

Trovare un veicolo d'epoca ad un prezzo accessibile non è difficile, ma può essere relativamente costoso, a seconda della condizione del mezzo, restaurarlo correttamente. Certo, se l'appassionato ha esperienza di restauro e un luogo dove lavorare i costi si riducono di molto, e l'operazione può rivelarsi molto più gratificante: riportare un'auto "all'antico splendore" è bellissimo, e permette di conoscerla in ogni minimo particolare.

Questo libro non si rivolge al (presunto) collezionista, di solito facoltoso, che compra una ben definita marca di auto (che non citeremo per ovvie ragioni, ma che non abbiamo comunque preso in esame nel testo), un'"auto d'epoca" bella pronta, da esibire ai raduni monomarca con l'abito in stile, per poi affidarla al garagista fino al raduno successivo. Cerca invece di soddisfare la curiosità e la passione di chi vede nelle auto vintage un patrimonio storico, sociale e talvolta di artigianato che vale la pena conservare nel tempo.

L'amatore dell'auto d'epoca può anche possederne una sola, per la quale tra l'altro otterrà facilitazioni assicurative, e usarla, se il veicolo lo consente ed è in

regola con la normativa del Codice della strada, per andare al lavoro o a fare gite fuori porta. In questo caso la cura del mezzo sarà costante e il rapporto quasi simbiotico: l'ideale per auto e padrone.

Esiste comunque anche il collezionismo di auto d'epoca come investimento, ma di sicuro richiede competenze al di là della semplice passione e presenta la necessità di protezione dell'acquisto, quindi la sua perfetta conservazione. Come sempre nel collezionismo, è proficuo trovare un veicolo il cui valore di mercato si prevede in aumento negli anni a venire.

Come norma generale, i veicoli antichi hanno un valore elevato secondo la loro rarità; alcuni modelli, magari molto interessanti, sono stati prodotti in quantità tali che il prezzo non è salito moltissimo. Un collezionista "investitore" dovrebbe conoscere il mercato e tenere d'occhio i listini.

Esiste una categorizzazione piuttosto diffusa sul mercato internazionale, che prevede: Categoria I, veicolo perfetto, cioè pari a quando è uscito di fabbrica.

Categoria II, eccellente, veicolo ottimamente restaurato. Categoria III, un veicolo con un buon restauro o una vettura originale con usura minima. Categoria IV, molto buono, veicolo che è in stato originale o, eventualmente, ben ristrutturato. Categoria V, buono, veicolo che necessita di piccoli interventi e di restauro non troppo impegnativo. Categoria VI, veicolo che necessita di completo restauro.

### Lo sport e i media

I motivi per cui ci si appassiona a una marca o a uno specifico veicolo, sono, come abbiamo accennato, svariati, ma di sicuro due grandi filoni collettori d'interesse sono il mondo dello sport e i media: fumetti, TV, cinema, e ora anche videogame.



Mercedes 300 SL



**STARSKY  
&  
HUTCH**

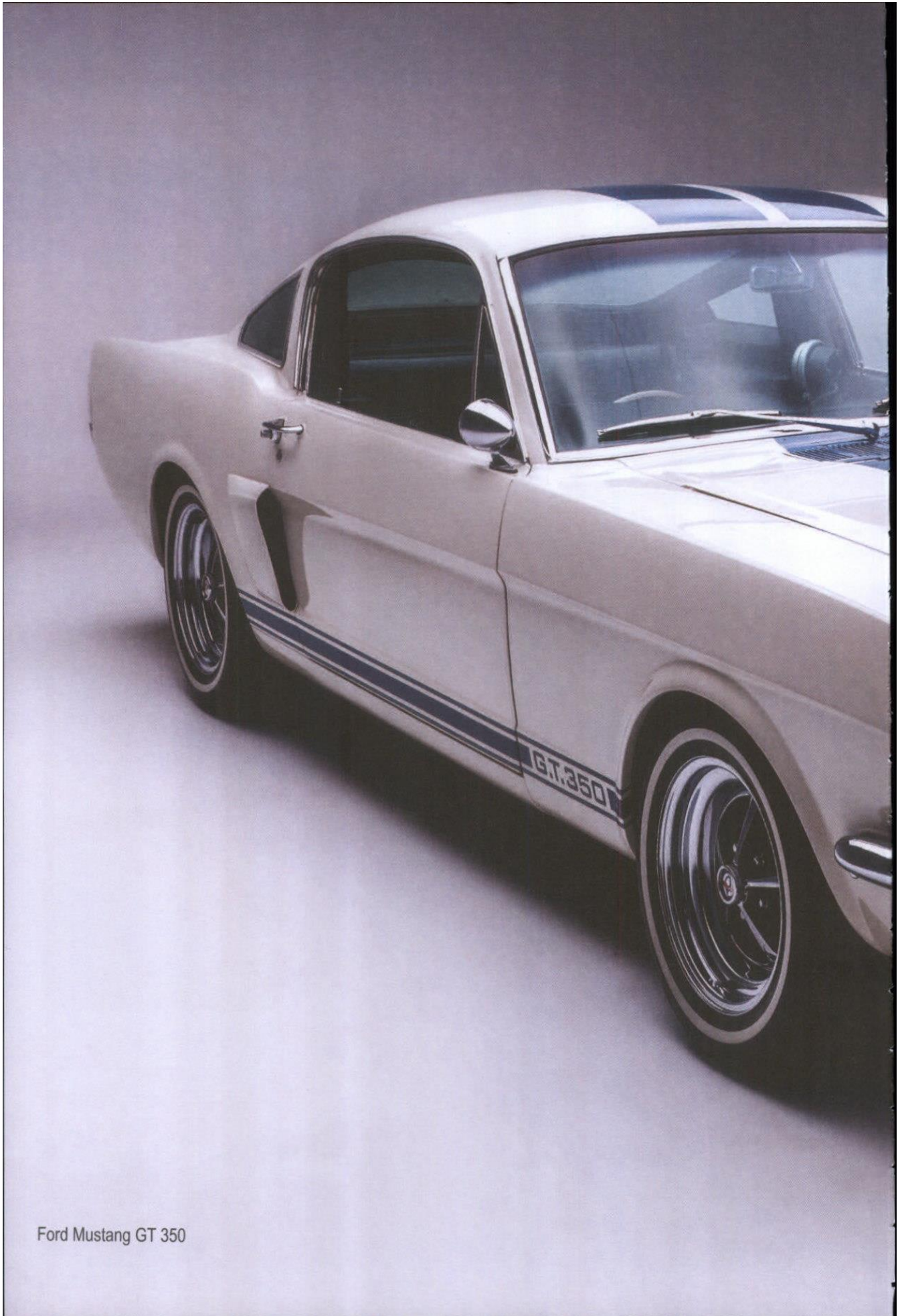


L'importanza delle gare automobilistiche, sia su pista che rally, è sempre stata prioritaria per la promozione di un veicolo, a partire dai primordi dell'automobilismo. Come ben sanno le case produttrici, anche se l'auto che il signor Rossi comprerà non ha molto a che spartire con quella che si è vista sfrecciare in pista o su sterzato in TV, il fatto che sul cofano ci sia lo stesso logo non è privo d'importanza, e può essere motivo d'acquisto, specie in un'epoca come questa in cui le auto si somigliano un po' tutte, sia come prestazioni che come aspetto (ed è per questo che le "nonne" sono così affascinose).

Il cinema, e soprattutto le serie TV, hanno contribuito negli anni a rendere leggendarie certe auto, pensiamo solo alla Ford "Gran Torino" di Starsky e Hutch, protagonisti dell'omonima serie televisiva americana. La stessa auto è stata poi ripresa da Clint Eastwood per il suo film, intitolato, appunto "Gran Torino", in cui il veicolo, dal punto di vista concettuale, ha un'importanza non trascurabile.

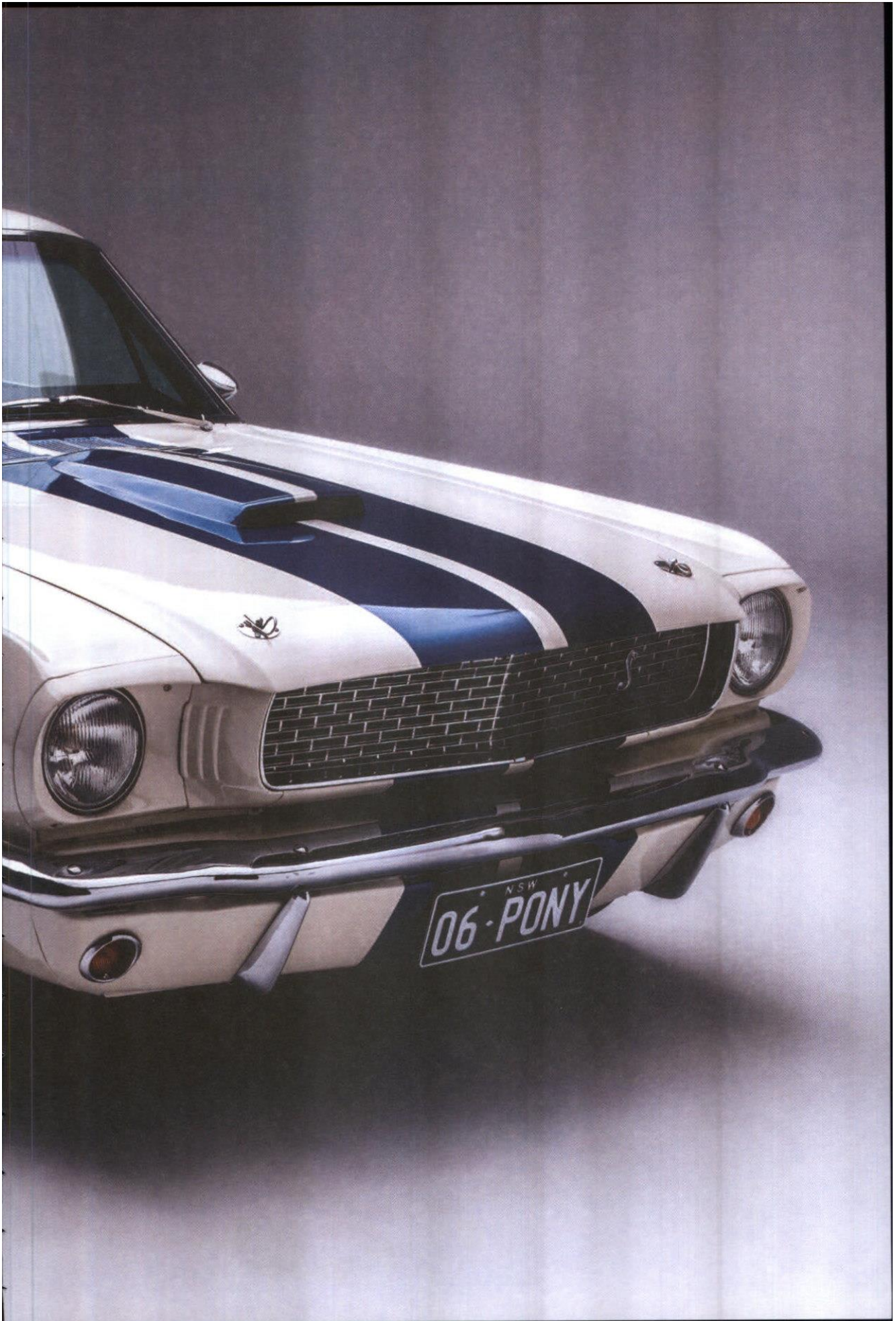
Parlando di cinema non si può dimenticare l'importanza della serie James Bond - 007 nell'esaltare la notorietà di determinati marchi:





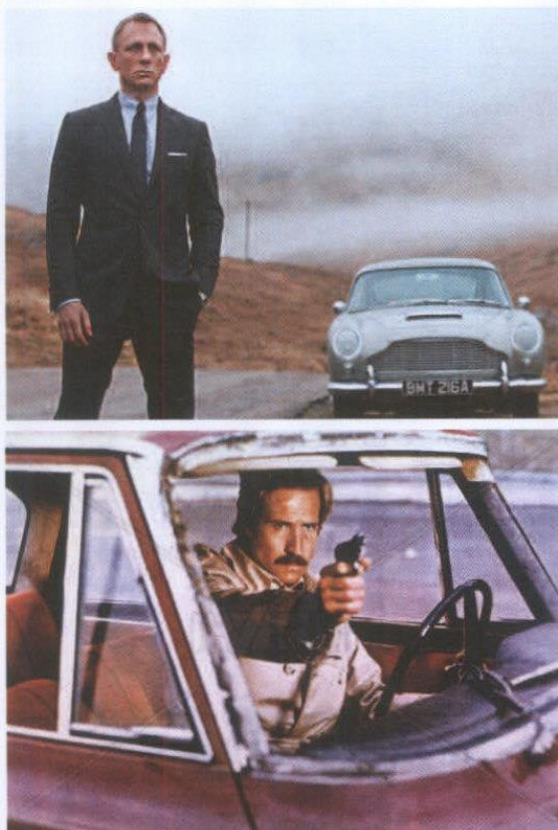
Ford Mustang GT 350

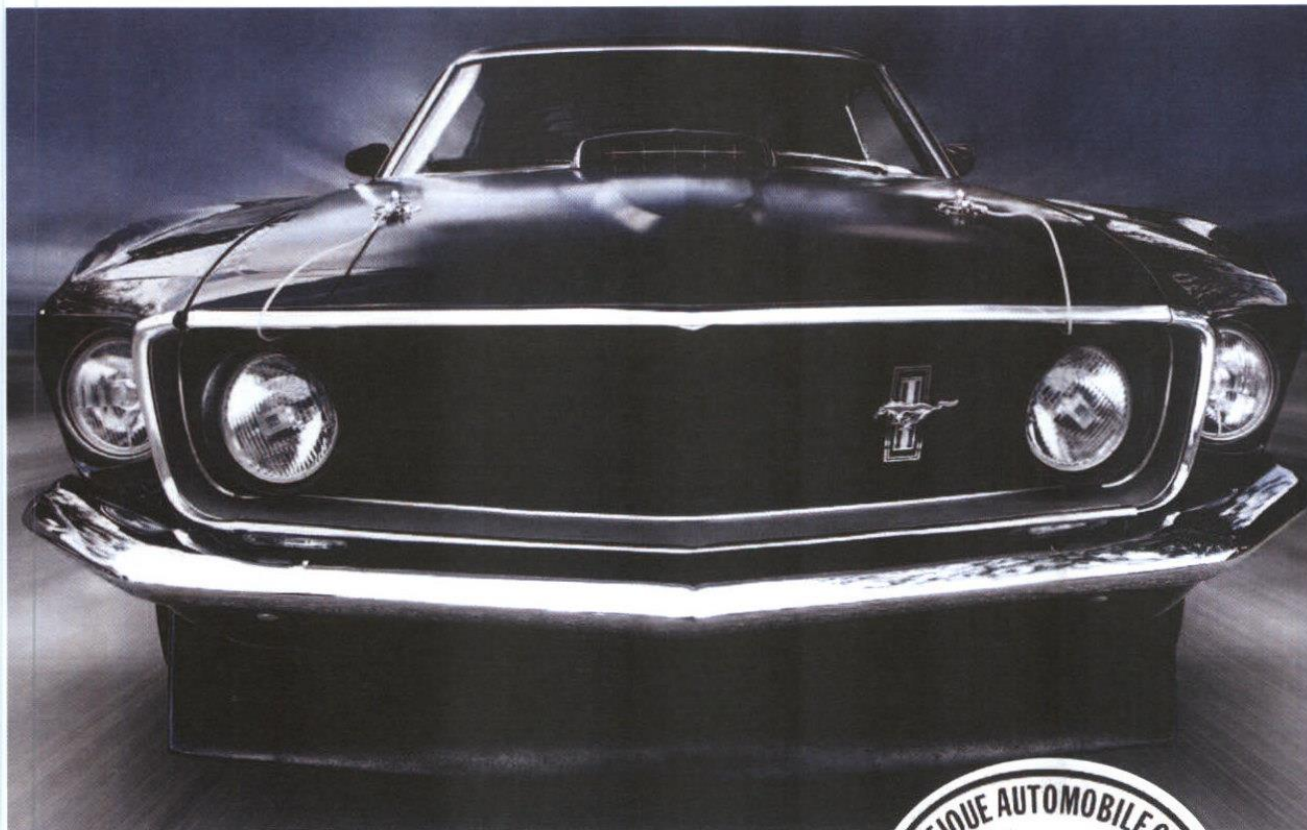




Bentley, Aston Martin, BMW hanno avuto ottime promozioni (non certo gratuite) se guidate, e spesso distrutte, dal Bond di turno, da Sean Connery a Daniel Craig. D'altro canto, lo stesso creatore del personaggio, il romanziere (ed ex uomo dei Servizi d'Informazione della marina) Ian Fleming usava una Bentley 4,5 litre degli anni '30.

In Francia, molti film noir hanno fatto conoscere la Citroën Traction Avant, In Italia "il sorpasso" la bella Lancia Aurelia Spider, per non parlare della "commedia all'italiana" dove Fiat 1100 e 600 abbondano, fino ai "poliziotteschi", con le loro Alfa scatenate. In un'epoca in cui non esisteva il web e la televisione non era ancora nelle case di tutti gli italiani, un passaggio al cinema poteva contribuire enormemente al successo commerciale di un veicolo.





## Auto e costume

L'automobile è uno specchio del costume e dell'atteggiamento sociale nelle varie epoche; Non solo il veicolo in sé, ma le elaborazioni, le aggiunte alla dotazione di base, perfino le "decorazioni" dell'interno (chi ha una certa età ricorda ancora il cagnolino che muove la testa poggiato sul lunotto, la bambolina di panno appesa allo specchietto, la targhetta calamitata "Non correre" sul cruscotto), sono un segno dei tempi e una spia dell'atteggiamento che si nutriva nei confronti dell'automobile. Le 500 e 600 con una casalinga trasformazione Abarth, che spesso si risolveva in poco più che l'applicazione di un adesivo, rendono l'idea di quanto il sogno della velocità albergasse, in maniera un po' ingenua ma sincera, nel cuore degli italiani negli anni '60.

In senso storico-sociale certi veicoli hanno seguito un percorso straordinario; uno dei casi più eclatanti è il maggiolino Volkswagen. Commissionata a Porsche da Hitler in persona, che voleva un veicolo economico ed efficiente per mettere i tedeschi in marcia sulle nuove autostrade del Reich, la "Beetle", come la chiamano gli americani, è diventata il simbolo della spensierata vita californiana degli anni Sessanta-Settanta, un'icona della psichedelia e dei "Sunflowers".

In Francia, la "2 cavalli", un veicolo destinato ad essere poco più di economico factotum per gli agricoltori ha condiviso più o meno la stessa sorte, in questo



caso per gli hippy d'oltralpe. Sempre in Francia la Citroën DS, "la dea" è nata sì come veicolo di lusso, ma nessuno immaginava che sarebbe diventata un'icona della "grandeur" del periodo, tanto da essere avvicinata al Concorde, l'aereo supersonico di linea anglofrancese, un velivolo straordinario per l'epoca, e non solo, divenuto internazionalmente celebre (con grande scorno degli statunitensi).

### La tecnica

Il valore iconico dei veicoli è una delle componenti della fascinazione, e il collezionismo non è certo esente dal considerare questo aspetto. Ma c'è anche una parte di collezionisti che privilegia la struttura meccanica del mezzo, e si indirizza verso quelle auto in cui le soluzioni tecniche sono ingegnose e, per l'epoca, innovative, e magari realizzate sotto la spinta di una necessità economica o come soluzione di un problema presentatosi su pista.

Viviamo in un'epoca in cui le scelte operative delle aziende automobilistiche, sempre di più grandi gruppi planetari che inglobano un'infinità di marchi (conservati in genere per ragioni pubblicitarie), non incarnano più le speranze, la tenacia e l'orgoglio di un meccanico geniale divenuto imprenditore, un ex corridore che investe i soldi in una fabbrica con cinque volonterosi, un facoltoso commerciante che ama le quattro ruote; rispondono invece alle necessità implacabili e tutto sommato sterili di grigi consigli di amministrazione, il cui unico fine è rimpinguare i dividendi. Gli azionisti vogliono che le loro azioni rendano, e non importa se questo si realizza con le automobili, la produzione casearia o le fabbriche di maglieria intima.

L'epoca della fantasia coraggiosa, del sogno pazzo e vincente, conquistato anche sporcandosi le mani d'olio o rischiando la vita in pista è finita. Teniamoci care le nostre "regine" fascinate e difficili: belle così, non ne faranno più.



***Nel prossimo numero del Notiziario avrete modo di iniziare la lettura del primo capitolo dal titolo "Le Marche, le Auto"***

## 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.

