

Classic Club Italia



NEWS



www.classicclubitalia.it
edizione 2020



Fiat Balilla Spider 1933

2020: un anno da dimenticare? ...Forse no!

Capita, in momenti di riflessione, di ripercorrere frangenti di un passato più o meno remoto che richiamano alla memoria, ricordi, immagini, momenti di serenità, di piacere, di spensieratezza, trascorsi e vissuti in compagnia di piacevoli persone.

Ed in associazione con questi pensieri, spesso ripesciamo aneddoti, fotografie, oggetti che ci consentono di combinare il ricordo con qualche cosa di materiale.

L'emergenza sanitaria che si è abbattuta sul nostro mondo ad inizio d'anno e le conseguenti misure restrittive imposte dalle autorità governative e sanitarie, hanno sicuramente consentito a molti di noi di disporre di tempo ed innescato riflessioni sul prima, sul perché, sul dopo, sui valori reali di una propria presenza e coesistenza in contesti sani e di reciproca stima.

Continua dalla copertina

E questo tempo è stato riempito da molti riprendendo dal proprio archivio, perché con certezza molti di noi ne dispongono, i numeri del nostro periodico redatti e distribuiti negli anni precedenti, i cui testi ed immagini hanno sicuramente richiamato, in combinato alla memoria, anche oggetti gelosamente custoditi.

Ma a questi momenti di luce si è succeduta puntuale una oscurità nei rapporti tra tutti noi, a causa del lockdown ed alle raccomandazioni di tutela della salute impartite dalle autorità sanitarie.

Nell'epoca della tecnologia nelle comunicazioni, è probabile che in molti sia subentrata una presa di coscienza sul fatto che una telefonata od una email sono tutt'altra cosa di un momento di serena convivialità.

La congiuntura sfavorevole non ci ha consentito il rispetto del calendario eventi che Vi era stato presentato a fine febbraio nel corso dell'Assemblea Sociale ed anche la decisione dell'ASI di sospendere ogni tipo di manifestazione per l'anno 2020, ha comportato il rinvio al 2021 di "Classic Eleganza Stresa 2020",

la manifestazione di maggior prestigio organizzata dal nostro sodalizio come pure della sezione di omologazione.

I mesi di lockdown non sono però trascorsi invano: il Consiglio Direttivo ha operato per la definizione di argomenti in sospeso dalle precedenti annualità di gestione, per l'identificazione di nuove o diverse opportunità operative e gestionali e con il supporto di alcuni Soci ha redatto un calendario per la ripresa delle attività negli ultimi mesi dell'anno, di cui due eventi ultimamente rinviati per la recrudescenza della pandemia.

Ricordiamo quindi questo 2020 senza rimuovere dalla memoria le tristezze a cui abbiamo dovuto assistere, temi di riflessione e coscienza per ognuno di noi, ma con lo spirito di una ripartenza che vedrà nuovamente Voi protagonisti della vita del Vostro sodalizio.

Il nuovo Consiglio Direttivo e la Segreteria, dal canto loro, assicurano il proprio consueto impegno e serietà nella gestione del Classic Club Italia.

A presto arrivederci ■

IL SERVIZIO SU MISURA PER TE !

Attività gestionali e organizzative ma anche pronto intervento nella risoluzione degli imprevisti

- Turbo è sempre al Vostro fianco: un partner su cui potete fare affidamento.
- Scegliendo i servizi Turbo potrete contare su un'azienda con 30 anni di esperienza che lavora per voi con l'unico obiettivo di **adattarsi alle Vostre particolari esigenze** e fornire, volta per volta, la **soluzione migliore** a tutti quei problemi che non riuscite ad affrontare da soli.

TURBO

Auguri di Natale 2019

Come da consuetudine l'attività del Classic Club Italia ha formalizzato i titoli di coda dell'anno 2019 lo scorso 20 dicembre 2019: numerosi i Soci intervenuti in mattinata presso la sede sociale di Cassolnovo dove la giornata ha avuto inizio con l'aperitivo di rito e, tra chiacchiere ed amarcord intorno all'albero di Natale, il tempo è trascorso rapidamente fino all'ora di pranzo.

Un lungo serpentone di vetture per il breve trasferimento fino al ristorante Cascina Caremma di Besate (Mi) e la giornata è proseguita degustando prelibatezze lombarde di stagione.

Chiacchiere, aneddoti, tecnica e motori, programmi, sogni, buon cibo e brindisi in un contesto di serena convivialità che hanno accompagnato nel tempo i presenti alla consueta premiazione del Challenge 2019, di cui sono risultati vincitori Rosa Bagnati, Alvaro Baroni, Maurizio Castelnovo, Vittorio Femminella, Felice Meroni .

Per il Challenge 2019 della sezione LCT sono stati premiati Matteo Simonetta, Maurizio Aleotti, Ardeo Zanzani.

Al termine, dopo una rapida panoramica sulle ipotesi di eventi per il successivo anno, alla presenza dell'amico Franco Ronchi sono stati consegnati i gadget dell'evento a tutti i partecipanti, concludendo la giornata con gli auguri di rito per le festività di fine anno. ■



APERTURA DELL'ANNO SOCIALE 2020 CON L'ASSEMBLEA SOCIALE

L'annuale Assemblea dei Soci quest'anno si è tenuta il 23 febbraio 2020 a Legnano, presso il ristorante Chalet nel Parco.

All'appuntamento canonico, che coincide anche con il primo evento dell'anno del Classic Club Italia, hanno presenziato 58 Soci per un totale di presenze di 76 persone, accompagnatori inclusi.

L'ordine del giorno era articolato su temi sia di carattere ordinario che straordinario, richiedendo pertanto la suddivisione in due parti dell'assemblea.

La riunione è stata presieduta dal Presidente del sodalizio Giampietro Garbuio, subentrato, per nomina da parte del Consiglio Direttivo a Domenico Semprini, a seguito delle dimissioni volontarie ed irrevocabili presentate da quest'ultimo nel novembre 2019.

L'Assemblea si è aperta con la presentazione del programma della giornata e con una preliminare sintetica relazione in merito ai motivi che hanno portato all'avvicendamento nella carica di Presidente.

Ha poi preso la parola il Tesoriere Alberto Merlo che, come di consueto, ha avviato la relazione in merito all'andamento gestionale, economico e finanziario del sodalizio, formalizzato

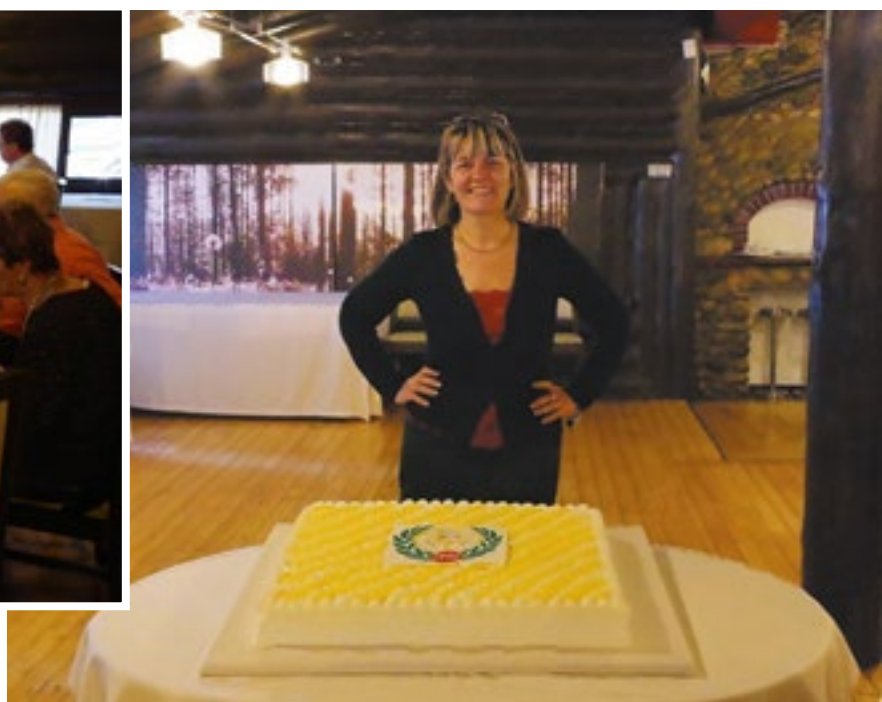
nella documentazione depositata presso la sede sociale.

L'Assemblea è quindi proseguita con la presentazione dei candidati per la carica di Consigliere del Direttivo e dei Proviviri per il triennio 2020/2022, lasciando a ciascuno di essi adeguato spazio di dialogo con gli intervenuti.

Terminata la parte ordinaria dell'assemblea, sono stati introdotti i punti all'ordine del giorno relativi alla parte straordinaria ed afferenti la proposta di modifiche statutarie.

Esauriti tutti gli argomenti all'ordine del giorno e le discussioni da essi originate, i Soci aventi diritto sono stati invitati alle votazioni tramite scheda consegnata in fase di accredito, scrutinate immediatamente al termine della votazione, con esiti resi pubblici ai presenti nel corso del seguente pranzo conviviale e disponibili per i Soci presso la sede sociale.

Sono risultati eletti nel nuovo Consiglio Direttivo i sigg.ri Rita Migliavacca, Andrea Colombo, Alberto Merlo, Giampietro Garbuio, Mario Sacco, Renato Levati, Paolo Gioppi, Mario Sangrigoli e Samuele Brenna. ■





f.lli rossi
PNEUMATICI
...la sicurezza di una scelta

www.facebook.com/flirossityre

[flirossipneumaticisrl](https://www.instagram.com/flirossipneumaticisrl)

via dell'elettricista, 6/a - 40138 bologna
tel. - fax 051.35 99 09 posta@fllirossi-tyre.com

www.fllirossi-tyre.com

Ora puoi pagare con **nexti pay**



Pneumatici per auto da collezione

Flli Rossi Pneumatici Srl,
specializzata nel commercio di pneumatici per auto storiche, offre ai soci del CLASSIC CLUB ITALIA
uno **SCONTO** speciale del **10%** che verrà applicato al prezzo di LISTINO RISERVATO AL PUBBLICO
del catalogo Pneumatici da Collezione Flli Rossi, nel prezzo sono incluse le spese di spedizione.
Per aderire alla convenzione al momento dell'ordine il socio dovrà esibire la propria tessera
CLASSIC CLUB ITALIA in corso di validità.

CONVENZIONE VALIDA FINO AL 31 dicembre 2021

MADONNA DEL GHISALLO

12 luglio 2020

Oggi undici coraggiosi equipaggi di nostri Soci, hanno accettato l'invito degli amici del Club Brianza Storica ad unirsi a loro per una passeggiata alla Madonna del Ghisallo.

Alle 9,00 l'appuntamento al Ghisallo per la colazione, seguita dal parcheggio delle vetture - poco più di una trentina - nella zona riservata dal Museo della Bicicletta da corsa, che abbiamo visitato con l'ausilio di una guida.

A seguire, per chi lo desiderava, la Santa Messa sul sagrato del Santuario della Madonna del Ghisallo, celebrata dall'amico Don Giovanni Giovannone, rettore del Santuario, che ha citato i due Club di autostoriche presenti, il Brianza Storica ed il nostro Classic Club Italia.

Chi non ha partecipato alla funzione religiosa ha avuto il tempo, complice la bella giornata, di passeggiare per Magreglio e "sbirciare" nei giardini della bella villa dell'ing. Nicola Romeo.

Prima del pranzo ci siamo diretti con i nipoti dell'ing. Romeo al cimitero di Magreglio per deporre dei fiori nella cappella di famiglia, dove il fondatore del prestigioso marchio è sepolto.

Anche in questa occasione i nipoti dell'ing. Romeo ci hanno onorato della loro presenza ed amicizia.

Ci siamo poi avviati nella zona dove gli amici del Brianza - col contributo delle loro signore - hanno organizzato un ricco aperitivo, seguito da un pranzo al sacco che non ha fatto rimpiangere il solito ristorante.



Alle 15.00 tutti pronti per ripartire e proseguire la bella passeggiata per il ritorno a casa, in totale sicurezza come suggerito dalla normativa sanitaria. Un'allegria compagnia che ha beneficiato sicuramente della bella giornata di sole ma anche dell'efficienza del Brianza, allenati a queste semplici scampagnate, utile anche per far sgranchire le nostre belle vetture dopo mesi di forzato riposo. ■



DA CERNOBBIO RIPARTIAMO 2 agosto 2020

Si ricomincia, proviamo a rimettere in moto le nostre auto e a ripercorrere una classica meta.

La giornata promette bene già dal mattino: le auto iscritte sono 35 con 55 partecipanti.

Il ritrovo al solito bel posto, lo storico lungolago di Cernobbio che l'Amministrazione Comunale generosamente rende sempre disponibile per le nostre manifestazioni.

I primi equipaggi sono già lì ad attendere prima delle ore 8.00 per l'apertura della sbarra che consente l'accesso delle auto in riva.

Saluti, un po' di chiacchiere e la regolarizzazione delle preventive iscrizioni fanno trascorrere il tempo: sono le 9.45 quando il Sindaco Matteo Monti sventola la bandiera a scacchi per la partenza della prima vettura.

Percorrendo la statale Regina le vetture si dirigono verso Argegno dove è prevista la svolta per salire in valle. Ci fermiamo a Cerano per la ricca colazione e la visita al Museo del latte che il Sindaco in persona ci illustra.

Partiamo poi in gruppo per raggiungere il belvedere della Sighignola, il balcone d'Italia, che ci viene aperto per l'occasione dalla pro loco. Parcheggiate le auto abbiamo potuto goderci la bella vista del panorama mozzafiato, dalla balconata verso la Svizzera ed il lago di Lugano.



VERSO LA VAL D'INTELVI



Viene servito dagli amici della Polisportiva Alta Valle Intelvi un sostanzioso aperitivo, apprezzato da tutti i partecipanti. Lasciamo la Sighignola e torniamo in colonna verso Lanzo per il pranzo all'Agriturismo La Nevera.

A metà pomeriggio, dopo la presentazione degli eventi che avremmo intenzione di effettuare nei prossimi mesi - situazione sanitaria permettendo - ed i saluti di rito, ritorniamo verso casa.

Ringraziamo ancora i partecipanti che con le loro belle auto - alcune veramente uniche e preziose - hanno contribuito a rendere speciale una bella giornata di sole, in un momento così difficile anche per il nostro Paese. ■



A SPASSO SULLE COLLINE DELL'OLTREPO' 13 settembre 2020



Ed il sipario si è rialzato! Finalmente dopo il lungo periodo di lockdown in cui ci siamo limitati a coccolare le nostre auto nei garage di casa, domenica 13 settembre il "popolo" del Classic Club Italia ha rimesso le ruote in strada per il trasferimento in uno dei borghi più belli d'Italia, perla dell'Oltrepò Pavese: Fortunago. Una veloce galoppata fino a Casei Gerola, luogo del concentramento, accompagnati da una splendida giornata di fine estate.

I 52 equipaggi intervenuti (...quale migliore indicatore della voglia di ritrovarsi e di muoversi dei nostri Soci ed amici...) si sono quindi incolonnati in un lungo serpente colorato verso Casteggio per poi iniziare l'ascesa verso il borgo di Fortunago, transitando attraverso altre piccole località, guidando tra dolci colline e distese di filari di vigne, in molti passaggi salutati da persone a bordo strada impegnate a fotografare o filmare le autovetture.

All'arrivo la carovana è stata accolta da una piacevole e simpatica rappresentanza della Pro-Loce del luogo che ci aveva riservato la piazza principale del borgo e ci invitava ad un coffee break con torte fatte in casa per noi!

Quindi, piacevolmente accompagnati da guide, si è potuto visitare il recente, raffinato e pregevole auditorium nel cui contesto abbiamo ricevuto informazioni sul territorio e sulla sua storia.

Successivamente, sempre accompagnati dalle "nostre" guide e con il supporto di un "servizio green" di trasporto, è proseguita la visita al borgo, salendo fino alla chiesa ed al municipio che occupano la parte alta della collina di Fortunago..... con il suo splendido contesto ed un panorama sulle colline limitrofe oltre che una bella visione di insieme delle nostre autovetture.

Al termine della visita, presa coscienza che ormai il sole era a picco nel cielo azzurro, che i primi languori cominciano a farsi sentire e che anche la gola reclamava un pit-stop, quale migliore soluzione di un fresco aperitivo in un rilassante giardino, accompagnato da "stuzzichini nostrani ed autoctoni".

Congedate le preziose e competenti guide, alle quali abbiamo prospettato un ritorno nel loro splendido borgo e territorio, quattro passi, un giro di chiave, una doverosa verifica che le nostre



autovetture non avessero lasciato ricordi vischiosi sulla splendida piazza e via verso l'Azienda vinicola ed agriturismo ... per il "pit-stop" culinario della nostra giornata. Ed a conclusione della giornata, un po' di premi e di gadget per gli intervenuti, sorteggiati dai ragazzini presenti (...come la vecchia estrazione del lotto...ricordate? ...E' vintage!) Quindi, soddisfazione manifestata da molti per la piacevole giornata ed appuntamento alla prossima uscita! ■



Guidar con gusto

10 Ottobre 2020

Anche il 3° Raduno "Guidar con Gusto" che ormai sta diventando un appuntamento fisso tra i raduni del Classic Club Italia, è andato in archivio.

Avrebbe dovuto essere un raduno di due giorni come quello dello scorso anno, ed infatti era stato messo a calendario per il 19 e 20 Settembre.

A febbraio avevamo già confezionato tutto il programma al 90% con delle stuzzicanti novità.

Poi la pandemia e tutto quanto ne è seguito ci ha costretti ad annullare il tutto.

Qualche affezionato Socio però ci ha scritto, invitandoci ad organizzare qualcosa di alternativo.

Così è nato "Guidar con Gusto no Frills 2020" ridotto ad un solo giorno, senza soste e visite varie, per evitare assembramenti (da cui "no frills", senza fronzoli) e spostato ad Ottobre per avere più facilità nella ricettività dei servizi.

Quanti hanno partecipato alle precedenti due edizioni sanno che "Guidar con Gusto" ha una duplice funzione: il piacere della guida su strade di montagna preferibilmente deserte ed immerse quanto più possibile nella natura ed il piacere della buona tavola, che si concretizza non solo nel pranzo ma in altre occasioni spalmate nella giornata. Un mix che funziona!

Quest'anno abbiamo privilegiato il piacere della guida, allungando il percorso a 102 Km e, novità assoluta, diviso in due settori con il





pranzo non più alla fine a concludere il tutto, ma a metà percorso. Con la conclusione del raduno e la premiazione - rigorosamente con prodotti alimentari tipici del territorio - spostata al termine del secondo settore durante "l'Apericena".

Un cenno al percorso: partiti da Pedrengo presso Mario's Bakery Bar per la tradizionale colazione, scavallando in Val Seriana con una vista sulle vigne di Scanzorosciate, famose per il pregiato vino passito, poi su da Albino fino a Selvino su una impegnativa strada con (soli) 19 tornanti.

In seguito, in discesa verso la Val Seriana fino ad Agua per poi risalire a Serina, Oltre il Colle, Zambra Alta, Oneta. (56 Km dalla partenza). Aperitivo e pranzo presso "Osteria al Borgo" ad Oneta.

Nel pomeriggio ripartenza, percorrendo in discesa tutta la Val del Riso per poi risalire verso Clusone e ridiscendere lungo la Val Borlezza fino a Sovere, Endine Gaiano e terminare il raduno al Bar Sommia di Spinone al Lago per l'Apericena conclusivo (46 Km dal ristorante, 102 Km dalla partenza).

Sembra che la cosa abbia funzionato e si mormora che qualcuno abbia detto: "finalmente un raduno dove si guida un po' e non si usa l'auto solo per andare al ristorante".

Un ringraziamento ai Fornitori di servizi menzionati nell'articolo ed un grazie alla natura che ci ha regalato una bella giornata di sole in barba alle previsioni.

Grazie a tutti i Partecipanti ed un arrivederci al 2021. ■



MILANO AUTOCLASSICA

25/26/27 SETTEMBRE 2020

Buona già dalla prima! In tal senso possiamo definire la kermesse di tre giorni che ha rimesso con le "ruote per strada" la passione per il mondo dei motori d'epoca, dopo il lockdown pandemico che di fatto non ha consentito lo svolgimento di manifestazioni di settore. La Fiera di Milano è stata la prima, considerando che gli eventi originariamente a calendario in Europa sono stati in gran parte rinviati al 2021.

La novità che ha visto coinvolto quest'anno il Classic Club Italia ha riguardato la nostra partecipazione non in forma solista ma congiunta con altri Club lombardi federati ASI, tutti insieme in un contesto uniforme ed elegante, schierati ad "abbracciare" splendide realizzazioni dell'atelier Pininfarina, nel 90° anniversario dalla fondazione del rinomato designer.

Da circa due anni i Delegati federali ASI lavoravano per concretizzare un contesto che potesse consentire la conservazione dell'autonomia di immagine di ogni singolo sodalizio, ma che potesse ricordare contestualmente lo spirito di appartenenza e collaborazione tra tutti i Club lombardi ed ASI nazionale.



E crediamo che l'obiettivo sia stato centrato, ponendo in evidenza il valore aggiunto che l'attività del Gruppo Interclub può e potrà portare al settore.

Tre giorni dicevamo di lusinghiero successo, con il venerdì, come di consueto, leggermente in sordina ma con una presenza di tutto rispetto di visitatori nelle giornate di sabato e domenica.

Di buon livello le vetture esposte negli stand, con la solita perplessità per i veicoli posti in vendita nell'area riservata ai commercianti che, considerata anche la congiuntura economica non favorevole, in alcuni casi sono apparsi con quotazioni decisamente sopra le righe.

Comunque, è opinione di molti dei presenti che tutto il settore potrà ritornare a "girare con tutti i cilindri" solo a fugato rischio di ricaduta nella pandemia, augurandoci che nel contempo su alcuni temi possano essere avviate riflessioni che riconducano a condizioni "più logiche e terrene" rispetto ai livelli oggi raggiunti.

Ci vediamo a Padova. ■



AUTO MOTO D'EPOCA

Padova 22/25 ottobre 2020



Fortemente voluta, si è conclusa anche questa Fiera che quest'anno ha avuto ben poco d'internazionale - a parte qualche espositore estero - perché i visitatori stranieri sono rimasti a casa loro, obbligati dalla recrudescenza della pandemia che ci sta perseguitando.

Eravamo combattuti ed abbiamo avuto difficoltà a prendere la decisione di partecipare ma volevamo esserci: il nostro stand allestito presso il Padiglione 1 ci è stato assegnato più ampio e più luminoso che in passato, circondato da prestigiosi altri espositori. Sempre presente il nostro "simbolo e mascotte" VW T2 del 1969 omologato Asi, il cui fascino non si affievolisce ed attira sempre un significativo numero di curiosi, affiancato da una triade di Alfa Romeo per celebrare i 110 anni di fondazione del prestigioso marchio italiano, dando contestualmente un "file rouge" del design italiano su quattro ruote.

Tre Alfa uscite dalla mano di tre designer d'eccezione: Scaglione per la rossa Giulietta Sprint del 1960, Giugiaro per la nera GTV 6

2.5 (serie 116) del 1981 e Fumia per la blu GTV 6 3.0 (serie 916) del 2004: una coerenza di design, di evoluzione meccanica e tecnica con estimatori a livello internazionale che hanno attirato presso lo stand un nutrito numero di appassionati e di curiosi.

Un doveroso ringraziamento ai Soci che hanno messo a disposizione le loro belle vetture per l'evento.

Tante belle auto con esposti prezzi che non sempre sono quelli reali di scambio, perché se viene intercettato il reale interesse all'acquisto si può concludere anche a molto meno.

Molte auto già viste in vendita in Internet o in altre Fiere, anche in passato, con le solite numerosissime Porsche, a dimostrazione che sono molte le vetture di questo marchio ancora in vita attiva, anche grazie alla politica della Casa che ha sempre sostenuto e sfruttato la ricambistica, offrendo ogni genere di parte da sostituire.

Nonostante l'affluenza del pubblico sia stata, come era prevedibile, anche minore di quello che si poteva immaginare, siamo lusingati



perché sono state molte le persone sconosciute che si sono fermate a visitare il nostro stand e che si sono unite ai Soci ed agli amici di passaggio in fiera.

Ora che siamo tornati a casa possiamo dirci contenti di come è andata: una Fiera di Padova bella e così comoda da visitare non l'avevamo mai vista.

E l'impressione che abbiamo tratto è stata di una presenza di visitatori forse anche più qualificata, rispetto alle precedenti edizioni.

Vero che in giro si sono visti posti lasciati vuoti dagli espositori che non hanno voluto o potuto esserci ma la "sostanza" non è mancata.

Un po' di apprensione per il rientro, ricordando le esperienze degli ultimi due anni, ma il nostro mitico pulmino VW T2 - rimesso a nuovo di meccanica - non ha perso un colpo, rientrando in sede con il suo consueto carico di materiale promozionale, arredi e ricordi ... rispettando l'orario del "coprifuoco" governativo, pronto per una nuova avventura. ■

Riceviamo e pubblichiamo con piacere quanto inviatoci da Diego Filippi, Consigliere dell'Historic Club Schio, con cui è stato un piacere scambiare quattro chiacchiere.

Nei momenti liberi della fiera di Auto e Moto d'epoca a Padova, quando non sei impegnato nello stand del tuo club, è bello visitare i vari padiglioni ed osservare quanto viene presentato: dalle auto "belle da lontano ma lontane dal bello", alle esposizioni in cui si esibisce per forza una supercar perché attira i bifolchi, alle esposizioni di vetture che rappresentano la storia della nostra nazione, spesso dileggiata o sottostimata.

Nel mentre curiosavo, in uno stand si materializza Vittorio Sgarbi, con il suo insolito modo di colloquiare con le persone. Gli volto le spalle e passo ad osservare lo stand opposto.

E' il Classic Club Italia che espone tre vetture Alfa Romeo: una Alfetta GTV, una Giulietta Sprint ed una GTV più recente.

Tre designer le hanno carrozzate, conferendo forma all'anima del biscione.

Parto dalla più recente, la GTV disegnata dall'ingegner Enrico Fumia, in forza alla Pininfarina, già padre della 164 e di cui si nota il comune stilema dove una scalfatura delinea, tridimensionalmente, lo spaccato che divide la fiancata dalla porzione vetrata dell'abitacolo, unendo il taglio sui due fianchi con il posteriore. Nel tre quarti la vettura appare coerente e legata alle viste, cosa che, per esempio, non si può osservare nelle vetture moderne in cui il design è spesso scollegato tra le parti.

Della GTV emerge limpido il volume d'abitacolo abitabile rispetto alla compattezza dell'intera figura che risulterebbe altrimenti tozza ed invece si presenta compatta, tesa e scattante, quasi come un centometrista rannicchiato prima dello start.

La meccanica intimamente coesa alla carrozzeria, scopro essere un V6 Busso.

Gli occhi si posano sulla Giulietta Sprint. Disegno di Franco Scaglione, "freelance" presso la carrozzeria Bertone e di cui, Nuccio, ricordò alcune sfuriate ed infinite discussioni. Ma il tocco della carrozzeria è delicato: vi è gentilezza, proporzione, l'unico spigolo riguarda la codina che sottende il piccolo gruppo ottico posteriore.

Leggerezza e semplicità funzionano da trampolino di lancio per la berlina, la cui produzione è in ritardo. Serve parlare del nuovo modello ed i giornali ne dovranno scrivere con ammirazione per invogliare l'acquisto. Altro che internet!

A fronte di una meccanica assai brillante, la carrozzeria sposa alla perfezione il gusto italiano con un taglio sartoriale di buongusto e grinta. Caratteristica la forma convessa del padiglione e della

codina che sono uniti da una fluidità ammirevole. Vorrei aggiungere, che la superficie vetrata permette di vedere tutt'intorno, senza alcun sensore di posteggio o telecamera. Misteri dell'incapacità progettuale moderna.

Credo che la meraviglia di Scaglione sia la successiva Giulietta SS (sempre prodotta da Bertone) mentre il capolavoro nella storia della carrozzeria resti la 33 stradale. Ma qui, apriremmo una parentesi immensa.

Ultima vettura esposta, l'Alfetta GTV di Giorgetto Giugiaro (Italdesign): linea a cuneo, molto anni Settanta ma dove, un occhio acuto, ha permesso di ricavare un abitacolo utilizzabile da quattro adulti mentre altre coupé d'epoca potevano ospitare, nei posti posteriori, solo dei bambini.

La GTV (nata Alfetta GT) ebbe anche un trascorso sportivo: quelli che erano ragazzi alla fine degli anni Settanta la ricordano impegnata nei rally o in competizioni turismo.

I motori che si alternarono sotto il cofano, furono a 4 e 6 cilindri, aspirati o turbocompressi, con alimentazione a carburatori o iniezione elettronica.

Giugiaro riuscì nel conferire alla vettura altre caratteristiche peculiari: strumentazione inizialmente centrale, sedili ergonomici (novità all'epoca in cui la postura non era considerata rilevante ai fini della guida), vetri posteriori in parte discendenti (all'epoca i vetri posteriori si aprivano a compasso, questa ne esibisce due elementi di cui uno fisso e uno, appunto discendente) per migliorare la ventilazione.

Mi fermo e osservo le tre vetture, tutte specchio di uno specifico senso di intendere la vettura in periodi ben definiti della storia automobilistica e d'Italia.

Oggetti che non possono lasciare indifferenti, anche chi non dovesse comprendere nulla di meccanica.

Si intuisce che si tratta di vetture speciali, tre coupé che dimostrano l'evoluzione nella produzione industriale del costruire e dell'evolvere dell'architettura della carrozzeria.

Tre notevoli esempi del sapere costruire e fare durare.

Dell'ammirazione che ancora oggi, nel vedere una di queste vetture su strada, faceva levare il cappello a Henry Ford e dire che il cuore batte se dall'occhio arriva la bellezza che emoziona.

La bellezza necessaria ed indispensabile a guidare la passione ... ancora oggi a 110 anni dalla nascita del Marchio Alfa Romeo. ■



Una Storia che si tramanda nel tempo... e di generazioni in generazioni...

Il 110° anniversario dalla fondazione dell'ALFA ROMEO ha avuto ampia risonanza a livello mondiale: tutta la stampa, specializzata e non, ha concentrato in questo 2020 fiumi di inchiostro ed una quantità di immagini mai riservata nella storia dell'automobilismo ad altri marchi.

La risonanza che circonda il marchio è sempre più viva a livello internazionale, segnale di una storia e di una passione che rimangono "ardenti seppure sotto la cenere", nonostante la ormai cronica carenza a listino di modelli e di versioni, relegando il marchio ad un mercato di nicchia e di passione.

Per contro, negli appassionati di tutto il mondo è ben viva la storia dell'azienda e la tecnologia, storicamente avanzatissima e quasi sempre in anticipo sulla concorrenza che ogni modello commercializzato ha racchiuso in sé, fino al recente passato. E lo si denota leggendo la stampa specializzata e le inserzioni di compravendita di veicoli Alfa Romeo, anche youngtimer: il prodotto Alfa Romeo è ricercato, anche nei modelli e nelle versioni più recenti, fenomeno ineguagliato da altri marchi, ancorché più blasonati. E se qualcuno fosse avvezzo alla lettura di stampa specializzata internazionale, rileverà come le offerte di modelli Alfa Romeo, anche recenti, sia molto limitata e con quotazioni di mercato decisamente elevate. Su certi mercati, abbondano Bentley, Ferrari, Porsche, Rolls Royce, ma spesso non ci sono tracce di Alfa!

In altre parole, chi ha un'Alfa Romeo ben conservata, se la tiene, con la cura con cui si conserva un pezzo di storia o la ricolloca per comprarne una di maggior prestigio, sportivo o tecnico che sia.



Sulla nascita dell'Azienda si è detto e scritto moltissimo, un po' meno sulla genesi del suo marchio.

Alla costituzione dell'Azienda, furono adottati i due simboli della città di Milano: lo stemma crociato del Comune ed il biscione visconteo. Lo stemma crociato costituito dalla croce rossa in campo bianco viene fatto risalire all'XI secolo e rappresenterebbe la pacificazione, al termine di tumulti tra il popolo, che aveva una insegna bianca, ed i nobili della città, la cui insegna era rossa. Tali vessilli trovano evidenza su sculture conservate presso il Castello Sforzesco, presso il Duomo di Milano e su alcuni bassorilievi successivi che ricordano la vittoria di Legnano sul Barbarossa.

La croce rossa in campo bianco fu anche adottata quale emblema dai crociati lombardi alla prima crociata. Anche il "biscione" risulterebbe avere origine dalla prima crociata: cronache dell'epoca (anno 1100 circa) indicano che il capostipite dei Visconti, tale





Ottone, uccise in un duello un saraceno il cui scudo ed il cui cimiero riportavano l'effigie di un drago che divorava un uomo.

La bibliografia indica che la rappresentazione di tali gesta sia presente sulla porta destra del Duomo di Milano ed in altri luoghi della città. E' degno di nota rilevare come la figura del drago e/o del serpente siano ricorrenti nella mitologia di tutti i continenti del globo ed in moltissime religioni, quale essere accompagnatore di divinità o divinità esso stesso. I due simboli di "milanesità" furono da subito circoscritti in un anello di colore blu, con la scritta in oro ALFA (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili) - Milano - e con due nodi sabaudi ai lati. A partire dalle produzioni 1918/1919, le vetture furono dotate del nuovo marchio costituito dall'aggiunta del cognome "Romeo", l'imprenditore che nel 1915 assorbì l'ALFA nel proprio Gruppo Industriale. Nel 1925 fu aggiunta la corona d'alloro a seguito della conquista del "1° Campionato automobilistico del mondo". Nel 1946, le vicende post belliche del paese comportarono la sostituzione nel marchio del doppio nodo sabauda con due linee ondulate e la temporanea rinuncia ai colori d'origine, ripresi a partire dal 1950. Il marchio così definito rimarrà in uso fino all'inaugurazione dello stabilimento Alfasud di Pomigliano d'Arco, momento evolutivo dell'Azienda in cui si decise, per coerenza, di eliminare l'indicazione di "Milano". Ed anche il marchio utilizzato in Brasile (Fabrica National de Motores) ricalca quello italiano

La realtà industriale dell'Alfa Romeo è ben nota per le proprie autovetture, apicali in termini di prestazioni, tecnologia e vestite con maestria ed eleganza dai principali carrozzieri mondiali.

Ma fino all'avvio della produzione in serie del modello 1900 nei primi anni '50, il prodotto autovettura di Alfa Romeo era di nicchia e destinato ad un mercato costituito da facoltosi clienti.

Fino alla svolta industriale del settore automobilistico, l'Azienda si è di fatto retta su produzioni di veicoli commerciali, autobus, filovie e di motori d'aviazione che nulla lasciavano sul terreno rispetto alla concorrenza internazionale. Questo periodo industriale dell'Azienda trova pochi riscontri nella stampa specializzata e nell'editoria, sopraffatto dal successo della produzione automobilistica e dai risultati sportivi. Ma anche queste pagine di storia stanno lentamente riemergendo...anche se non esistono più



gli insediamenti industriali del Portello, di Arese, lo stabilimento FNM (Fabbrica National de Motores in Brasile), lo stabilimento in Sud Africa, le filiali direttamente controllate dalla Casa Madre, operative nella maggior parte delle nazioni del mondo!

E prima degli auguri finali al Marchio (considerato che di industria non si può più parlare...) mi permetto una considerazione personale su come, da bambino e da adolescente, abbia io vissuto l'Alfa Romeo degli anni 60/70. Era innanzi tutto una grande famiglia, dove il rispetto dei ruoli e delle competenze nella quotidiana vita aziendale non intaccavano minimamente il rapporto umano, anche al di fuori dell'Azienda.

L'area intorno al Portello prima e di Arese in seguito erano ad "alta densità di dipendenti" e le rispettive famiglie si conoscevano e si frequentavano nella vita quotidiana, accumulate da un reciproco rispetto e con un profondo senso di attaccamento e sentimento verso l'Azienda.

L'Azienda ricambiava i propri dipendenti e le loro famiglie con la prospettiva del lavoro, con iniziative quali le colonie estive, la festa di Natale per i bimbi nel corso della quale venivano dispensati doni ai piccoli "Alfisti", le gite organizzate dal "Dopo-lavoro", la Sezione Anziani che accoglieva i dipendenti in pensione, il rinomato Circolo Filatelico, le convenzioni commerciali a beneficio dei dipendenti.

E mi rimangono indelebili le immagini dei sabati e delle domeniche nei cortili dei condomini della zona in cui abitavo e nei pochi box esistenti (non era ancora diffusa la disponibilità di un box per ogni unità abitativa), dove qualsiasi problema su una automobile trovava sempre la disponibilità di volenterosi dipendenti (motoristi, cambisti, lattonieri, tappezzeri, elettricisti): bastava una telefonata o un appuntamento verbale.

E queste persone si prestavano gratuitamente a dare il proprio contributo. Ricorderò per sempre l'abilità di un esperto battilastra che ripristinò, senza alcuna sostituzione, il parafrangente anteriore di una Giulia Super, di colore beige cava, riverniciandolo con vernice nitro-cellulosa utilizzando la pompetta dell'insetticida "Flit"!

Seppi tempo dopo che alcune tra le più pregevoli vetture esposte al Museo Alfa Romeo di Arese erano state oggetto delle sue cure!! Chapeau!!

Da quel profumo di benzina, olio, grasso, vernice, da quei rombi, da quelle mani operose che hanno trasferito a molti giovani cultura ed esperienza, si è innestato in me ed in molti altri coetanei la passione per i motori e per il quadrifoglio.

Quindi, Buon compleanno ALFA ROMEO e lunga vita, almeno al marchio!

Noi Alfisti possiamo solo assicurare di fare del nostro meglio per conservare e tramandare nel tempo la tua storia ed i tuoi prodotti di eccellenza. ■



ARDEA, CHE PASSIONE!

Mama, l'è riva ul Sciur Dutur cun la macchina neova! E si, le Lancia erano le automobili preferite da un certo tipo di borghesia che cercava il confort; la sicurezza e l'eleganza un po' esclusiva. Così il bambino che aspettava sull'aia, giocando con i coetanei, l'arrivo de! Dottore, vide per la prima volta questa nuova bella automobile. Indiscutibilmente "blu Lancia" con l'interno in panno grigio; quella nuova forma a due volanti così totalmente diversa dalla precedente auto del Dottore, una Augusta.

Il salto estetico era enorme: l'Augusta squadrata con il bauletto posteriore e la ruota di scorta esterna; l'Ardea arrotondata, morbida, la ruota di scorta scomparsa nel suo alloggiamento interno. Il bambino smette di giocare e si avvicina lentamente: con rispetto, gira attorno a questo gioiellino senza toccarlo e tanto meno sfiorarlo, guarda all'interno: il volante nero, il quadro strumenti è racchiuso elegantemente davanti al posto di guida e sogna, senza odio né invidia verso chi la possiede, di avere un giorno una automobile del genere. Con le labbra imita il rumore de! motore: brum, brum! il pallone tra le mani a mo' di volante, trotterella attorno a questo delizioso modello d'auto, seguito dai coetanei. Il coro ora è unanime: brum, brum, brum! Ecco, il Dottore esce dalla cascina, un mano sulla testa de! bambino: ti piace? Rosso in viso il piccolo accenna di sì con la testa, confuso. Vuoi salire con me? Gli occhi de! bambino si illuminano violentemente, poi, pensando ad uno scherzo, non osa rispondere, e incredulo. Sali, lo invita il Dottore. Lasciato il pallone agli amici, con le manine si spolvera i calzoncini corti, guarda le scarpe polverose e alza gli occhi al Dottore, quasi a chiedere: posso lo stesso? Ma sì, vieni facciamo un girotto sull'aia.

Emozionato non osa nemmeno aprire la porta, il sedile morbido e una sensazione nuova inimmaginabile rispetto alle sedie impagliate di casa. Il Dottore gira la chiave sul quadro strumenti, tira una levetta nera posta sotto il cruscotto e il motore emette il suono caratteristico.

Il giro dell'aia è breve, ma a lui sembra un'eternità. Ti è piaciuto? Annuisce di sì tre volte con il capo, rosso in viso, quasi incredulo di questa splendida avventura.

La bella automobile si allontana velocemente scomparendo alla sua vista. Per diversi minuti il bimbo resta attonito, muto, poi esplose di gioia, cerca di descrivere agli amici le sue irripetibili sensazioni. Per settimane, forse per mesi, sarà l'argomento dei loro discorsi. E salito sulla Ardea nuova, nuova del Sciur Dutur!

Sono passati tanti anni, il bambino è un uomo, ha studiato con enormi sacrifici (la guerra, la città lontana), ha un buon lavoro, ma nella sua mente quel giro dell'aia sulla Ardea è sempre nel suo cuore. La sogna periodicamente, la vettura che ora possiede e senz'altro bella, comoda, veloce, ma quella Ardea blu è sempre lì davanti ai suoi occhi: lo tormenta.

Poi il risveglio improvviso, violento, emozionante: un raduno di auto d'epoca e l'Ardea blue li davanti a lui, provocante, invitante!

La trattativa è veloce perché gli innamoramenti non ammettono discussioni e l'Ardea blu è sua, la possiede.

La bella moglie si siede sul sedile: "Ma non vedi come è stretta, non si vede fuori niente, non c'è il riscaldamento, il volante è a destra, sei pazzo!"

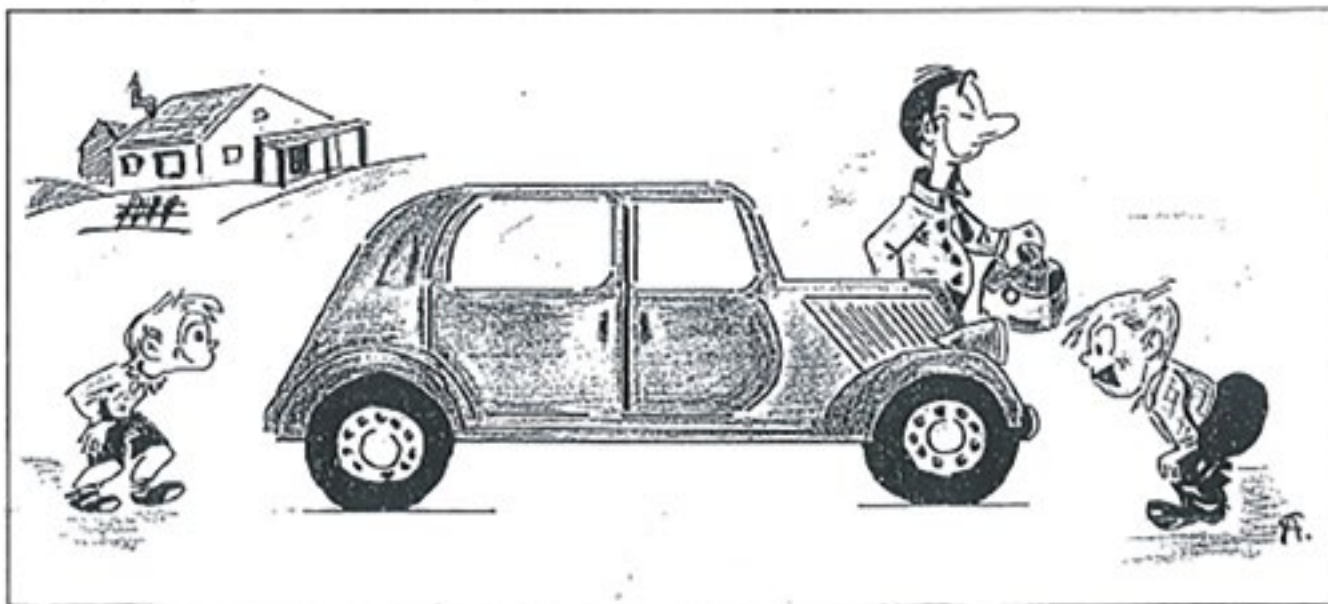
Sì, pazzo di gioia!

Beppe Dosi

Questo racconto è stato scritto dal nostro Socio Beppe - 92 anni splendidamente portati - nel 1999 per la rivista del Lancia Club.

Un grande Lancista, fondatore nel 1979 dello Zagato Car Club insieme ad Elio Zagato.

Siamo orgogliosi di riproporlo sul nostro CCI New, per Sua gentile concessione e di avere la Sua amicizia.



Passione ... statica ... in scala!



E' innegabile il fascino che il mezzo di trasporto motorizzato ha avuto ed ha sulla schiera di appassionati dei motori, in quanto racchiude nella propria evoluzione ingegno, tecnologia, scienza, arte e bellezza, tutti temi naturalmente amalgamati dallo spirito di libertà ed autonomia che l'auto o la moto innestano nelle persone. Senza ombra di dubbio il motorismo, quando incontra una predisposizione coltivabile, si diffonde ed innesca un mix di curiosità e di passione che spinge una persona ad accrescere ed approfondire i suoi temi attraverso diversi canali esplorativi che spaziano dalla bibliografia, alla fotografia, dal cinema al modellismo, dove il filo conduttore rimane sempre il mezzo a motore nelle sue svariate concretizzazioni, dalle origini ai giorni nostri.

Sin da bambini (sicuramente i maschi ma anche molte bambine) siamo stati avvicinati al mondo dei motori con giocattoli che, in miniatura, ci consentivano di riprodurre in spensierati dinamici momenti la quotidianità riservati agli adulti.

E dalle nostre fantasie, al cospetto di modelli, piste, garage, distributori di carburanti, nascevano avventure, gare, manutenzioni o modifiche ai giochi (spesso con esito disastroso), che in molti casi sono sfociati in passione, fino a portarci in età adulta ad indurci all'acquisto di qualche modello "vero" desiderato da bambini o da ragazzi. Con il passare degli anni, gli occhi dell'appassionato non vedevano più i modellini come giocattoli, bensì come testimoni tridimensionali, seppure in scala, di qualche pagina di storia del mondo dei motori.



Questa chiave di lettura ha aperto porte diversificate al collezionismo, sviluppando le più disparate linee tematiche, quali, l'intero catalogo di produzione di uno o più produttori; riproduzioni esclusivamente in latta; modelli della medesima scala di riduzione; le riproduzioni di una casa costruttrice (FIAT, Ferrari, Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Porsche); modelli che hanno partecipato ai campionati sportivi (F1, Mondiale prototipi, Rally, 1000Miglia, Targa Florio, 24 Ore di Le Mans, etc..), il mondo dei fuoristrada e delle loro avventure, i veicoli commerciali o industriali, i mezzi di soccorso, le auto di famiglia; le auto che ho nel mio garage.....e via senza limiti alla fantasia.

O più semplicemente le auto che rappresentano qualcosa di soggettivo in ciascun appassionato.

E col tempo cresce e si completa sempre più un colorato museo in miniatura di sicuro effetto ed al cui cospetto anche il meno appassionato non rimane indifferente.

Se poi la collezione venisse corredata da documentazione bibliografica del modello, quindi con libri tematici o con articoli e/o riviste relative ai singoli modelli raccolti, ciascun appassionato disporrebbe di un piccolo ed invidiabile "museo" in casa propria o nel proprio garage.

Sul piano industriale, le differenti scale di realizzazione dei modelli favoriscono il dimensionamento della propria collezione, opzione di grande supporto con riferimento allo spazio fisico a propria disposizione.

Negli anni '50 si è vista proliferare la produzione di modelli con scala approssimativa compresa tra l'1/40 e l'1/50, in buona parte di pressofusione ma anche in plastica.

Nel ventennio successivo si consacrò la scala regina di 1/43, mentre una minore parte del mercato fu appannaggio di modelli in scala 1/66.

A partire dalla metà degli anni '70 si affacciarono sul mercato i primi modelli in scala 1/24 a cui seguirono nel tempo quelli in scala 1/18. Di maggior pregio collezionistico le scale maggiori, quali la 1/12 o la 1/8, per i maggiori dettagli che consentono di riprodurre.

Ovviamente, anche nel modellismo motoristico, l'evoluzione tecnologica ha portato a realizzazioni sempre più fedeli e ricche di particolari che, in combinazione con la crescita delle scale, consente oggi la produzione di modelli che in fotografia difficilmente si distinguono dal soggetto originale.

Classic Club Italia



La crescita di interesse per questa forma di collezionismo ha consentito di disporre sul mercato di una quantità di modelli e di livree (per i modelli da competizione) che consentono scelte collezionistiche molto ampie e diversificate.

Uno sguardo infine al mercato: la disponibilità di modelli nelle diverse scale e l'ingresso nel mercato di produttori dell'estremo oriente consente di disporre di prodotti con diversificate fasce di prezzo, anche di primo accesso.

Modelli di alta gamma, ricchissimi di dettagli e realizzati con abilità e cura altamente professionali, quali sono i prodotti di alcuni produttori e/o modellisti italiani, spesso a tiratura limitata, si confermano nel tempo i migliori se si volesse creare una collezione a "tenuta di valore nel tempo", prospettiva questa meno concreta per produzioni di modelli di larghissima diffusione, più prossimi al mercato del giocattolo che del modellismo.

Su quest'ultima considerazione occorre innestare però un riflessione: i prodotti passati dalle nostre mani 30/40 o più anni fa, oggi sono in molti casi ricercati obsoleti, se conservati e completi nelle loro parti: come nella realtà, "l'ottimamente conservato" è ricercato; meno lo è il "giocato" che riporti evidenti danneggiamenti, anche se per alcuni questi segni del tempo hanno comunque il loro fascino.

Un valido canale di approvvigionamento, alternativo ai negozi specializzati, sono le borse scambio ed i mercatini dell'antiquariato, preziosi nella ricerca di modelli obsoleti oltre che del nuovo.

Come sempre, ogni scelta è figlia della soddisfazione che ciascun oggetto trasmette all'appassionato, anche con riferimento al costo, al "canale" di ricerca ed a quello di approvvigionamento. Quindi, raccogliete le idee, definite le linee guida e buona collezione a tutti! ■



LE AUTO CHE HANNO FATTO LA STORIA

A cura dell'Albo Storico Italiano Classico

Miss simpatia compie 40 anni

Quarant'anni fa veniva lanciata la nuova utilitaria di casa Fiat, destinata a sostituire l'ormai superata 126 e ad affiancare dal basso la 127, che era qualcosa di più di una citycar. La sua linea inconfondibile, frutto della matita di Giorgetto Giugiaro, piace tuttora e ormai sono molti i collezionisti a mettersi sulle tracce di una Panda della prima generazione, magari di una 4x4 o di una serie speciale poco diffusa, o ancora di una 30 (la bicilindrica) o di una 45 (la 4 cilindri) dei tempi del debutto, ormai molto rare, soprattutto in condizioni ottimali. La Panda nasce subito molto vicina al modello definitivo, fin dai primi schizzi del 1976. Linee squadrate, semplici, vetri piatti e forma destinata a privilegiare la capienza la rendono, oltre che gradita al pubblico, un notevole esempio di industrial design. La sua carrozzeria è semplice e poco costosa da produrre, nonché facile da riparare; gli interni sono un capolavoro di funzionalità, con i sedili modulari che consentono innumerevoli combinazioni, dal letto per due persone alla culla per i bambini. Inoltre i sedili sono sfoderabili e lavabili, così come i pannelli delle porte e il cielo e la plancia è una sorta di marsupio dove riporre qualunque cosa, dalle chiavi alla borsa della signora. Se si toglie il divanetto posteriore, poi, la Panda diventa un vero

e proprio furgoncino dalle insospettabili capacità di trasporto. Per chi fa caso a certi dettagli, c'è anche da aggiungere che si tratta della prima citycar dal design firmato... Tutto nella nuova piccola Fiat è teso a semplificare la costruzione, la riparazione e l'utilizzo: le saldature del padiglione sono occultate da due profili in gomma a "U" che fungono così anche da gocciolatoi, la parte bassa della fiancata, all'altezza dei due fascioni paracolpi, è rivestita da una speciale vernice in poliesteri antigraffio, il cofano e il portellone sono sagomati "a coperchio" in modo da favorire l'accessibilità e persino il tergicristallo, con un'unica spazzola centrale sufficientemente lunga da garantire un'azione detergente discreta, è pensato per razionalizzare al massimo ogni componente. Su strada la Panda 30, con il due cilindri 650, è un abisso avanti alla 126: nonostante la stessa cilindrata e lo stesso frazionamento ha prestazioni decisamente superiori, arrivando a quasi 120 orari, pur consumando pochissimo. Lo spazio a bordo, poi, non è neppure confrontabile. La 45, dal canto suo, col noto 903 a 4 cilindri, non soffre di complessi d'inferiorità verso la 127, dal momento che raggiunge i 140 consumando appena più della Panda 30. 30 e 45 si riconoscono a colpo d'occhio per la presa d'aria anteriore:





a destra sulla bicilindrica, a sinistra sulla 4 cilindri. Le sospensioni, soprattutto quelle posteriori, sono ancora una volta all'insegna della semplicità; alle MacPherson anteriori si accoppiano infatti delle balestre e un assale rigido. Niente però che penalizzi più di tanto la tenuta di strada: la Panda alza la ruota posteriore interna nelle curve prese troppo allegramente, ma non perde la traiettoria; sullo sconnesso saltella un po', ma comunque rimane sicura. All'inizio è soprattutto la 30 a ottenere i favori del pubblico, anche perché la 45 costa 100.000 lire più della versione di base della 127 con lo stesso motore, ma alla fine le prestazioni inferiori e la rumorosità del bicilindrico faranno cambiare idea al pubblico. La Panda sarà comunque un enorme successo, con una permanenza in listino della prima generazione di ben 24 anni e oltre 4 milioni e mezzo di esemplari venduti. A settembre 1982 il primo restyling, con la scomparsa delle prese d'aria anteriori e l'adozione di una normale calandra con il logo Fiat, oltre all'arricchimento degli arredi interni. Nasce la 45 Super, versione top di gamma, che vanta sedili più imbottiti e con poggiatesta e un cruscotto migliorato. Può anche avere il cambio a 5 marce come optional.

Nel 1986 arrivano due importanti innovazioni, il motore Fire che pensiona il bicilindrico, mentre il vecchio 903 continuerà la sua carriera ridotto a 769 cm³ sulla Panda Young, e il ponte posteriore a Omega, più efficiente e uguale a quello della Y10 Autobianchi. Nasce pure la Panda diesel con il 4 cilindri 1.300 della Uno, depotenziato a 37 CV. A inizio 1991 arrivano poi i motori catalizzati e un moderato restyling. Nuovi ulteriori ritocchi inizio 1993, poi la Panda prosegue la sua carriera, sempre più arricchita e sempre molto amata dalla clientela, fino all'autunno 2003. Degne di nota anche le versioni Selecta con il cambio a variazione continua, prodotta dal 1991 al 1998, e la Panda Elettra, due soli posti, prezzo molto alto, 70 all'ora di velocità e un'ora di autonomia, ma tanto coraggio di esplorare nuove strade. A listino dal 1990 al 1998, è stata per anni anche una delle vetture della flotta di servizio di Quattroruote. Oggi la Panda prima generazione è ancora in regolare servizio quotidiano in molte zone d'Italia, soprattutto al Centro-Sud, e se Gianni Agnelli ne aveva almeno una in ogni sua residenza, un motivo ci deve pur essere. ■



40° anniversario Fiat Panda 1980-2020

In scala 1:43
brumm
100% made in Italy dal 1972



La Panda realizzata da Brumm prende vita nel 2005 da un tronco di legno di cirmolo scolpito da un abile modellista in scala 3:1 ovvero 3 volte più grande rispetto alla scala (1:43).

Cartella Colori + targhe 1980

001	002
00101 Ancona	00201 Milano
00102 Arezzo	00202 Napoli
00103 Bari	00203 Padova
00104 Bologna	00204 Perugia
00105 Cagliari	00205 Potenza
00106 Caserta	
00107 Ferrara	
00108 Firenze	
00109 Genova	
00110 Grosseto	
00111 Imperia	
00112 L'Aquila	
00113 Livorno	
00114 Mantova	
00115 Massa Carrara	
00116 Monaco	
00117 Novara	
00118 Nuoro	
00119 Oristano	
00120 Pavia	
00121 Piacenza	
00122 Prato	
00123 Ravenna	
00124 Reggio Emilia	
00125 Roma	
00126 Salerno	
00127 Sondrio	
00128 Taranto	
00129 Terni	
00130 Treviso	
00131 Udine	
00132 Varese	
00133 Verona	
00134 Vicenza	
00135 Viterbo	



Tipo Zero, questo era il nome del progetto affidato per la prima volta da Fiat a un designer esterno: Giugiaro.

Sopresa per le vie di Torino abilmente camuffata la Panda già faceva intravedere le linee rigorosamente squadrate e frigoriferesche.

Nel 2006 è stata prodotta una particolare versione commemorativa della vittoria dell'ITALIA ai mondiali di Calcio di Germania con bandiere e figure festanti.



Come da tradizione Brumm realizza automodelli in scala 1:43 con particolare riguardo alle vetture italiane seguendo tutta l'evoluzione stilistica del modello variante dopo variante anno dopo anno.

La Panda in variante 30 e 45 è stata realizzata in 8 colorazioni originali Fiat : azzurro Bahia, blu smalto, avorio Senegal, bianco Corfù, marrone Land, nero Luxor, beige Kenia e rosso Siam. Realizzata anche la cartella colori del 1980 e le decals per immatricolare i propri modelli con le 20 targhe delle principali province italiane

In attesa della Panda Supernova del 1986 consulta la collezione Panda Brumm in scala 1:43 sul sito internet: www.brumm.it/panda/



La 30 e la 45 erano riconoscibili a prima vista dalla posizione della griglia per la ventola di raffreddamento sulla mascherina.

Novità 2020

Fiat Panda Supernova 1986





La Panda 45 era in dotazione anche alla Squadra cinofili della Polizia di Stato

Fiat Panda 4x4

Motore anteriore trasversale ad aste e bilancieri di 965 cc con potenza di 48 CV e coppia di 7,1 mkg.

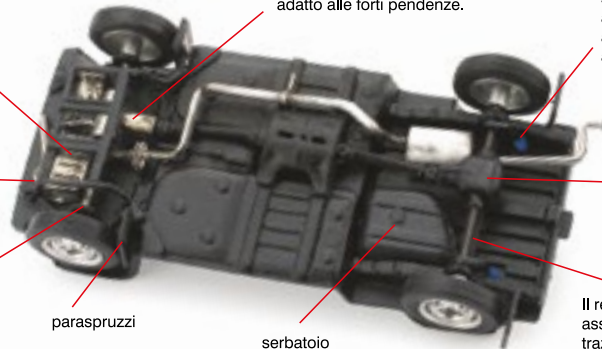
Il cambio modificato con 4 marce superiori più la quinta di potenza e un "primino" adatto alle forti pendenze.

Gli ammortizzatori sono inclinati all'indietro e collocati all'interno rispetto alle balestre.



gabbia di protezione

sospensioni anteriori Mc Pherson



paraspruzzi

serbatoio

differenziale

Il retrotreno è ad assale rigido con trazione posteriore inseribile ancorato a due balestre longitudinali a tre foglie e con i "biscottini" alle estremità posteriori.

Il telaio della Panda 4x4 è stato riprodotto in modo particolareggiato come potete notare dalla foto a lato. Ben diciassette (17) sono infatti i particolari che lo compongono.



Per gentile concessione di BRUMM di Oltrona di San Mamette (Co), dove già abbiamo avuto il piacere di fare nel 2015 il Brumm Factory Tour. Fabbrica sorta nel 1972 che difende la sua completa italianità della produzione.

Avremo ancora occasione di visitare questa bella realtà delle miniature per collezionisti grazie alla disponibilità del titolare, nostro Socio.

Auguri di Natale 2020

Cari Soci, cari Amici,

siamo prossimi a congedarci da questo 2020 foriero di lasciare in tutti noi un'alternanza di allarmi e preoccupazioni intercalate, fortunatamente, da momenti di fiducia per il futuro.

L'alternanza di fatti, circostanze, informazioni, disposizioni normative che hanno segnato e stanno segnando la nostra quotidianità, limitandoci negli spostamenti e nei rapporti interpersonali, ci ha obbligato a relazioni "elettroniche" per scambiarsi sprazzi di vita, ma nulla può sostituire i momenti di serena convivialità e di libertà di movimento che mai come in questi mesi ci sono mancati.

Il quadro socio-sanitario e normativo vigente alla data di messa in stampa del nostro "Classic Club Italia News" ci ha visti obbligati a riflettere e a rinunciare, nostro malgrado, all'organizzazione del consueto ed istituzionale pranzo di Natale, obbligandoci a scambiarsi gli auguri da queste pagine.

Non vogliamo e non possiamo permetterci di rischiare: i contatti e le attività di relazione con voi Soci ci hanno consentito in questi mesi di verificare che anche tra noi tutti è presente il contagio che sta piegando il mondo.

Non ci resta che sperare in un ritorno alla normalità in tempi ragionevoli, per poter ricominciare la nostra attività.

Una doverosa nota d'informazione con riferimento all'emergenza Covid-19: anche il vostro sodalizio ha contribuito economicamente alla campagna "Insieme per fermare il Covid" promossa da ASI, iniziativa che, unitamente ad altri Club Federati, ha consentito una raccolta significativa di fondi.

Come avete letto nelle precedenti pagine, siamo riusciti ad organizzare qualche uscita anche con le nostre vetture ed abbiamo confermato la nostra presenza a Milano Autoclassica e alla Fiera di Padova.

Abbiamo invece annullato due raduni già programmati e a calendario in autunno, quale conseguenza della situazione sanitaria e dei vincoli imposti dai DPCM governativi.

Gli eventi slittati dal 2020 sono già in nuova programmazione nel calendario eventi 2021, già in avanzato stato di preparazione.

Vi confermiamo che, anche se a "porte chiuse", le attività di Sede sono proseguite e proseguiranno senza interruzioni, nel rispetto delle normative in materia di accesso agli uffici e che si è operato con ottica prospettica, sia in termini organizzativi che di preparazione alla ripartenza delle attività, non appena possibile.

Aggiornamenti, novità, calendario eventi e nuove convenzioni, anche assicurative, saranno come di consueto disponibili sul nostro sito Internet - www.classicclub.it - anch'esso in aggiornamento a breve, che Vi invitiamo a consultare con frequenza.

Per eventuali ulteriori informazioni, la Segreteria rimane a vostra disposizione.



Abbiamo anche modificato la veste grafica del nostro "giornalino" ... non essendo stato possibile il recupero degli storici impianti per la stampa e dovendo quindi procedere con una totale reimpostazione: speriamo che il nuovo format possa riscontrare gradimento, comunque sempre pronti ad accettare consigli e suggerimenti.

Archiviamo quindi il 2020, che ci auguriamo di poter dimenticare con rapidità, confidando in un 2021 che ci possa consentire un rinnovato "ossigeno" per la nostra vita privata e una ripresa delle attività del vostro "Classic Club Italia".

Un augurio di cuore per le prossime festività Natalizie e di fine Anno e che il 2021 sia per tutti un anno di ritrovata serenità e fiducia.

il Consiglio Direttivo



SEGRETERIA

INDIRIZZI ED ORARI SEGRETERIA

Via Nuova Circonvallazione 38
27023 CASSOLNOVO (PV)
Tel e fax 038192344
Da Lunedì a Venerdì ore 15.30 18.30
Presidente: 3663029418
Segretario: 3663956474
www.classicclub.it
E-mail: info@classicclub.it

MODALITA' DI RINNOVO ANNUALE DELLA QUOTA SOCIALE CHE SCADE AL 31 DICEMBRE

La quota sociale per il rinnovo ammonta per il 2021 ad € 75,00 (€ 55,00 se familiare convivente).

Dopo il 15 febbraio verrà applicata mora di € 5,00

Dopo il 1 aprile mora di € 15,00

Il Socio moroso per oltre 6 mesi verrà automaticamente radiato e la vettura cancellata dall'Albo Storico, in caso di rientro successivo ai 6 mesi dalla scadenza verrà applicata mora di € 35,00, con reinscrizione del veicolo.

In aggiunta alla quota è possibile sottoscrivere abbonamento a 12 numeri del mensile Ruoteclassiche, pagando complessivamente € 110,00 se trattasi di Socio che rinnova, € 140 in caso di nuovo Socio iscritto.

Il versamento può essere effettuato al Classic Club Italia con bollettino di CCP n° 35426204 oppure con bonifico bancario a Intesa San Paolo IBAN IT28D03069093606100000121109



TARGA IN OTTONE E ALBO STORICO

La targa potrà essere rilasciata ai soli veicoli (auto e moto) regolarmente certificati all'ALBO STORICO ed in buono stato di originalità.

Il costo della targa è di € 30 euro comprese spese di spedizione

TESSERE ASI

FORMULA BASE
Euro 42,00



FORMULA IN
Euro 50,00



FORMULA FULL
Euro 80,00



Troverete tutte le convenzioni che nel corso dell'anno arricchiranno la tessera all'interno nella sezione dedicata del sito www.asifed.it



STEMMA SMALTATO CCI

**DISPONIBILE
IN SEGRETERIA**
€ 25,00

Classic Club Italia

www.classicclub.it

PRESIDENTE

Giampietro Garbuio
Tel. 3663029418 Lu e Ve ore 15.30/17.00
giampietro.garbuio@classicclub.it

SEGRETARIA

Rita Migliavacca
Tel. 038192344 (orari di segreteria)
rita.migliavacca@classicclub.it

CONSERVATORE ALBO STORICO

Mario Nicu
Tel. 3663956474
(da lunedì a Venerdì 15,30 18,30)
info@classicclub.it

SEDE E SEGRETERIA

Via Nuova Circonvallazione 38
27023 Cassolnovo (PV)
Tel e fax 038192344
(Da lunedì a Venerdì ore 15,30-18,30)

INDIRIZZO PER CORRISPONDENZA:

Via Nuova Circonvallazione 38
27023 Cassolnovo (PV)
info@classicclub.it

Conto corrente postale: 35426204
BANCA INTESA SAN PAOLO
IBAN IT28D0306909606100000121109

Codice Fiscale: 97161930157



Classic Club Italia Official



Classicclubitalia

CONVENZIONI ASSICURATIVE

La Segreteria è a disposizione per informazioni sulle Convenzioni attive, che Vi invitiamo a consultare nel nostro sito www.classicclub.it

COMMISSARI TECNICI DI CLUB PER PRATICHE ASI

Giampietro Garbuio
tel 3663029418

Samuele Brenna - Officina PIT STOP GARAGE - Seregno (MB)
tel. 0362 1820976 - 3341708306

Mario Sangrigoli - Cassino (FR)
tel. 3355815863

Mario Sacco - Casoria (NA)
tel. 3473135615

Gregorio Sergi - Manduria (TA)
tel. 3333337928

DELEGAZIONI REGIONALI

CASSINO

Il delegato regionale Classic Club Italia
Mario Sangrigoli Tel. 3355815863
è a disposizione dei soci ogni
PRIMO E ULTIMO GIOVERDI
DEL MESE 17,00- 18,00
Presso l'agenzia
SARA Assicurazioni
via G. di Biasio, 103 Cassino (Fr)
tel. 0778.302240 Fax 0776370226

NAPOLI

Il delegato regionale Classic Club Italia
Mario Sacco Tel. 3473135615
è a disposizione dei soci ogni
PRIMA DOMENICA DEL MESE
Mario Del Gaudio
Tel. 3286795622

MANDURIA

Gregorio Sergi
tel: 3333337928

AGIP



NOVECENTO

AGIP NOVECENTO

OGNI CHILOMETRO

COME SE FOSSE IL PRIMO



AGIP NOVECENTO, la linea di prodotti ENI studiata per chi ama e guida auto d'epoca. Una gamma completa di lubrificanti per ogni epoca, dal 1900 al 1990, con fluido freno e additivo benzina dedicati. Tutto è formulato sfruttando le competenze acquisite, nel corso degli anni in campo motoristico, di Eni al fine di garantire la massima protezione e le migliori prestazioni.

Vipetrol

S.p.A.

VIA Tiziano Vecellio, 271 - 27036 Mortara (PV)

Tel. 0384 90195 - email: info@vipetrol.it

Rivenditore autorizzato per **Lombardia, Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta**

AGIP



NOVECENTO

L'ESPERIENZA CORRE

