

Classic Club Italia



NEWS



www.classicclubitalia.it
edizione 2021



Lancia Lambda Blue Shadow
by Carlton Carriage Co del 1930

...RIPARTITI!

Il volano si è rimesso in moto, tra certezze, insicurezze, allentamenti normativi, maggior coscienza ed una costante guardinga confidenza con la causa che ci ha segregati in casa per mesi.

Innegabile che molte abitudini personali siano state modificate da quanto abbiamo vissuto, ma con tanta volontà di ripresa siamo riusciti in un lento ma costante riavvio dei rapporti diretti, in presenza, riducendo, con l'avanzamento del tempo, il ricorso ai mezzi di comunicazione informatici, utili, splendidamente tecnologici ma insipidi e privi di quel gusto che solo il "vis a vi" riesce a trasmettere.

Continua dalla copertina

Sono ripresi gli eventi organizzati dal Classic Club Italia su un calendario avviato "a braccio" benché, forse troppo fiduciosi, fossimo stati pronti ad innestare la marcia sin dalla fine del 2020: i continui cambiamenti normativi, allentamenti e restrizioni, la "saga dei colori", i limiti alla mobilità, interpretazioni e/o cautele spesso figlie di disposizioni non chiare, hanno necessariamente comportato spostamenti di date, revisioni di itinerari, ricerca di location alternative con particolare riferimento all'ospitalità.

Troverete come di consueto all'interno del nostro periodico la relazione degli eventi realizzati.

L'instancabile Segreteria ha sistematicamente operato assicurando ai Soci ed ai nuovi Soci la necessaria assistenza sulle manifestazioni a calendario, lo smaltimento delle pratiche amministrative ASI e curato i rapporti con la sede ASI di Torino, mentre parallelamente, la Presidenza ha attivamente operato nell'ambito del Gruppo ASI Lombardia dei Club Federati, operando proposte, prospettando nuove idee, rendendosi altresì portavoce verso il Direttivo di ASI delle voci dei Soci del Classic Club Italia, che troveranno concretizzazione nei mesi a venire.

La ripresa della vita sociale, che ci auguriamo duratura e sempre più ricca di certezze dopo le incertezze vissute in precedenza, non ci può fare dimenticare chi, anche tra noi è stato colpito pesantemente dalla pandemia ed in alcuni casi non ce l'ha fatta: un nostro ricorrente pensiero va a questi amici ed a quello che ci hanno dato e trasmesso nei momenti trascorsi insieme.

Infine, un particolare ringraziamento ai Soci che pur nelle incertezze dell'anno, hanno operato con costanza proponendo ed organizzando eventi e raduni sotto "l'egida del Classic Club Italia", nel prosieguo della tradizione e verso nuovi ambiti territoriali da esplorare. Quando la passione non è solo "iscrizione"!

Vi lasciamo ora ai contenuti dell'edizione 2021 di Classic Club Italia – News – edizione redatta che anche quest'anno vede accolti testi e curiosità pervenuti in sede e redatti da Soci ed Amici.

Buona lettura e.....



Eccoci anche al consueto Conviviale di Dicembre 2021, che non avevamo potuto fare lo anno scorso ovviamente.

Una sessantina di Soci hanno aderito alla "chiamata" e sono arrivati all'Agriturismo Cascina Barzizza ad Ozero, alcuni con la loro auto storica, vista la bella giornata di sole.

Prima degli auguri, il Presidente ha riassunto l'attività svolta nel 2021, con particolare riferimento ai principali eventi, tra cui il 14° Concorso d'Eleganza a Stresa che ci ha meritatamente permesso di ottenere la prestigiosa Manovella d'Oro di Asi.



ASSEMBLEA SOCIALE GESTIONE 2021

Diversamente rispetto alla tradizione, l'assemblea sociale non ha potuto aprire la stagione degli eventi a febbraio, causa restrizioni sanitarie dovute all'emergenza pandemia.

L'appuntamento è quindi slittato al 27 giugno, dimenticando per quest'anno le ultime consuete propaggini dell'inverno a favore delle prime avvisaglie della stagione estiva, con la voglia di natura ed aria aperta che il lungo lock-down ha fatto insorgere in ciascuno di noi.

E per questo ci siamo trovati presso l'accogliente e piacevole Agriturismo Vignarello dove, per spazi disponibili, ambienti esterni, qualità della cucina e del servizio, ha conciliato la voglia di tutti i presenti in termini di convivialità e voglia di ripartire.

L'assemblea si è svolta in modalità ordinaria: nel suo corso è stato approvato all'unanimità il rendiconto della gestione 2020 ed è stata ratificata la candidatura al Collegio dei Probiviri dei Soci Gianfranco Boni, Fabio Suvero, Paolo Degortes. ■



FORTUNAGO

Ritorno a Fortunago, in una piacevole giornata di luce e di sole che ha accompagnato il nutrito gruppo di Soci ed Amici per tutto l'evento. La moderna piazza al centro del paese è stata riservata a parcheggio e si è colorata delle auto intervenute, creando una suggestiva esposizione che ha potuto vantare anche "pezzi" di significativo interesse, apprezzatissimi anche dai numerosi visitatori del borgo, estranei al raduno. La visita al borgo è proseguita con una piacevole passeggiata attraverso le pittoresche strade che in alcuni tratti trasudano di storia, fino al noto terrazzo, "balcone" sull'Appennino dal quale nelle giornate di maggiore limpidezza dell'aria, si spazia a perdita d'occhi sulla Pianura Padana e fino alle Prealpi. Al termine, aperitivo tra la natura e trasferimento in agriturismo dove, in un ambito tra il rurale ed il campagnolo, si è svolto il consueto pranzo. ■



MEMORIAL "LELE LEVATI": SPLENDIDO RITORNO!

Bilancio estremamente positivo per il 9° MEMORIAL LELE LEVATI che si è svolto domenica 23 maggio nella splendida cornice della Leonardesca Piazza Ducale di Vigevano dopo la forzata sospensione dovuta al COVID 19.

Rilevante come sempre il numero di partecipanti (ben 72) tenuto conto delle limitazioni dovute alla pandemia, che hanno raccolto intorno a loro numerosi appassionati.

Alle 10,30 Il via dato dal Sindaco di Vigevano Andrea Ceffa, con sfilata per le vie del centro storico.

Dopo aver lasciato Vigevano i partecipanti si sono diretti a Tromello dove erano attesi dal Sindaco e da altri componenti della locale Amministrazione che, dopo essersi complimentati con i partecipanti, hanno loro donato un ricordo gastronomico della giornata.

Tappa successiva a Garlasco dove sono stati accolti dai titolari della Concessionaria Marchiselli Auto che hanno omaggiato i partecipanti di prodotti locali.

E la splendida natura del Parco del Ticino, con le meraviglie dei luoghi, tra vegetazione e fauna quali aironi, cerbiatti ed altre specie, ha accompagnato i partecipanti nel restante percorso.

Al rientro in Vigevano, attraversando "La Sforzesca", meglio nota come residenza estiva degli SFORZA, per i più sportivi si è svolta la prova di regolarità sul piazzale della ditta Norauto, al cui termine lo sponsor ospitante ha consegnato a ciascun partecipante il proprio gadget.

Da lì tutti, ruote indirizzate verso l'Agriturismo Vignarello nella rigogliosa campagna lombardo / piemontese, dove le vetture iscritte sono rimaste in esposizione, per la gioia degli





appassionati, fino al termine del pranzo.

Durante il pranzo si sono svolte anche le premiazioni alla presenza del Sindaco Andrea Ceffa e dell'Assessore Riccardo Ghia del Comune di Vigevano e l'estrazione di numerosi premi che hanno incontrato il favore dei partecipanti.

La gara di regolarità è stata vinta dalla vettura N. 33 Golf GTI condotta da Luigi Pegoraro, seguita dalla Ferrari n. 54 condotta da Francesco Giammarino, terza la vettura Austin Healey n.46 condotta da Paolo Ghelfi.

Di particolare rilievo ed apprezzamento la presenza della Ferrari Dino 208 gt4 (n. 54) preparata per la partecipazione a rally / raid,

he ha scritto una importante pagina del motorismo nazionale avendo partecipato con l'equipaggio Giorgio Schon / Francesco Giammarino alla Pechino - Parigi del 2019: un sincero ringraziamento al proprietario ed al conduttore per averla condotta tra noi.

La manifestazione era finalizzata alla raccolta di fondi per l'acquisto di un defibrillatore semiautomatico da donare al Comune di Vigevano, obiettivo **AMPIAMENTE RAGGIUNTO!!** E' d'obbligo ringraziare gli sponsor che con il loro contributo hanno permesso la realizzazione del progetto in memoria di LELE: Torrefazione TORVECA (Vigevano), Concessionaria GRIMALDI Classic Cars (Vigevano), DUCAS Parrucchieri (Vigevano), SIDONIO S.p.A (Cassolnovo), VIPETROL S.p.A. (Vigevano / Mortara), MARCHISELLI AUTO (Garlasco), Supermercato U2 (Cassolnovo), Calzaturificio SOLAZZO (Vigevano), Caffè COMMERCIO (Vigevano), NORAUTO ITALIA (Vigevano).

Un doveroso ringraziamento al Sindaco di Vigevano Andrea CEFFA, agli Assessori, alla Protezione di Vigevano ed a tutta l'Amministrazione Comunale per le autorizzazioni rilasciate e per la partecipazione all'evento.

GRAZIE a tutti e partecipanti, ai commercianti di Vigevano e a TUTTI ma proprio TUTTI coloro che in qualche modo hanno collaborato all'organizzazione dell'evento.

Arrivederci al 2022!! ■



SUL VERSANTE LARIANO CON IL GTV MILANO

Ebbene sì: è sembrata una manifestazione "fuori salone" organizzata da una Concessionaria Alfa Romeo dei tempi migliori quella andata in scena il 20 giugno quando il meglio della produzione del marchio dal '60 al '90 si è ritrovata in Riva a Cernobbio per la consueta colazione prima di costeggiare la sponda occidentale del lago e spingersi fino all'amenità di Piuro, all'imbocco della Valchiavenna. 35 vetture, alcune rare, hanno trasportato 63 intervenuti in questo spicchio montano incastonato tra lago e l'abbrivio per la salita verso il passo Maloja. Gradevolissimo aperitivo in area relax lungo il corso del torrente e quindi trasferimento a piedi al Crotto Belvedere, spettacolare per la storia di cui il luogo traspira, per il consueto pranzo conviviale al termine del quale la proprietà a sorpresa ha indetto una lotteria offrendo prodotti del territorio. Grazie a tutti gli intervenuti ed a presto con i nostri "biscioni". ■



8° ROTARY HISTORICA



Tradizione rispettata con il Rotary Club Morimondo e con l'appuntamento con i motori, giunto alla sua 8° edizione, che vede, accanto al Rotary Club Morimondo Abbazia e Rotaract Club Abbazia Morimondo, il Classic Club Italia partner dell'evento. L'edizione 2021 ha visto una cinquantina di equipaggi ritrovarsi, come di consueto, sull'area circostante l'Abbazia di Morimondo, da dove le autovetture iscritte hanno mosso per un giro culturale presso le abbazie di Chiaravalle e di Mirasole, completando con Morimondo il trittico delle più importanti abbazie esistenti a sud di Milano. Le visite ai luoghi sono state accompagnate da esaurienti commenti di storia ed arte a cura di competenti guide a cui è andato l'apprezzamento degli intervenuti. Tappa finale presso l'area interna dell'Abbazia di Morimondo dove è stato servito un gustoso pranzo sotto gli ampi porticati e dove, a seguire, l'organizzazione ha provveduto alla premiazione delle autovetture ritenute più iconiche indicate dalla giuria e dove la giornata si è conclusa con una lotteria a scopo benefico, dotata di ricchi premi. Come da tradizione, il ricavato dell'evento è stato devoluto in beneficenza, quest'anno alla Fondazione Golgi Cenci di Abbiategrosso, impegnata nello studio e nella ricerca dell'invecchiamento cerebrale e patologie correlate. Arrivederci al prossimo anno!! ■

CLASSICHE CON LE MISS



Evento bagnato, evento fortunato!?

Parfrasando il motto ed estendendolo anche alle Miss, quelle che hanno partecipato quest'estate alla selezione Lombarda di Miss Italia saranno davvero fortunatissime.

Già, perché ad eccezione della prima parte della giornata, il raduno del 4 luglio è sempre stato accompagnato dalla pioggia battente, condizione che non ha comunque scoraggiato i numerosi partecipanti accorsi, che fino all'ultimo minuto hanno scorrazzato le aspiranti Miss in lungo e in largo lungo le tortuose strade della Valle D'Intelvi.

Start-up con il ritrovo nella piazza sul lungolago di Cernobbio, dove ai partecipanti è stata concessa la possibilità di schierare le proprie auto in un contesto talmente suggestivo da essere stato di continuo immortalato dalle telecamere degli smartphone dei numerosi avventori accorsi.

Partenza per le 11:00 alla volta del Belvedere della Sighignola, noto anche come Balcone d'Italia in virtù della suggestiva veduta sul lago di Lugano, e dal quale, nelle giornate più limpide e serene, è possibile addirittura scorgere anche il Cervino e al Monte Rosa.

Date le circostanze climatiche, il panorama è però stato offuscato da una fitta "bambagia" che, appena terminato l'aperitivo, si è trasformata prima in piovigerellina, poi in pioggia battente. Nonostante ciò, i partecipanti hanno proseguito imperterriti alla guida delle proprie spider e cabriolet (rigorosamente chiuse per l'occasione!) alla volta di Lanzo D'Intelvi, per poi concedersi una meritata pausa pranzo presso il ristorante Crotto Dogana.

Tappa successiva verso il Palalanzo di Lanzo D'Intelvi, dove le Miss si sono accomodate sulle auto protagoniste del raduno per un giro turistico sulle strade di montagna che hanno consentito ai possessori delle auto di divertirsi alla guida tra una curva e l'altra.

Certo, se il tempo fosse stato più clemente, anche gli spettatori avrebbero potuto godersi il bello della classica e intramontabile accoppiata donne/motori lungo il percorso, ma il divertimento e i momenti di convivialità non sono certo mancati, anche per chi successivamente si è fermato al Palalanzo per assistere alla selezione delle candidate Miss.

Oltre che gli organizzatori, ringraziamo ancora una volta gli iscritti all'evento, perché l'unità dei soci di un club si vede proprio in questi momenti, quando la passione e la voglia di stare insieme consentono di trascorrere in serenità una giornata pur in presenza di un avverso Giove pluvio! ■



CLASSICHE E YOUNGTIMER ALLA DALLARA

Una volta la chiamavano terra dei motori, da qualche anno a questa parte si è trasformata in Motor Valley, ma la sostanza non cambia: l'Emilia Romagna è la culla dei motori: qui nascono infatti le auto e le moto più prestigiose e blasonate del mondo, quali Ferrari, Lamborghini, Maserati, Pagani e Ducati, figlie della passione, competenza, tecnica, tecnologia di cui trasuda questa regione. Spesso si tende però a sottovalutare una realtà forse un po' meno nota ai più, ma senza ombra di dubbio altrettanto prestigiosa e piena di storia: si chiama Dallara Automobili ed è nata nel 1970 grazie all'estro e all'ingegno dell'Ing. Giampaolo Dallara. La storia di questo eclettico ingegnere, dell'omonima azienda e delle sue "creature" che hanno dominato i circuiti di tutto il mondo non è difficile da ripercorrere, ma le emozioni e le sensazioni che si possono provare "toccando con mano" il mondo Dallara e visitando il modernissimo stabilimento di Varano de' Melegari sono riservate solo a chi ha la fortuna e il privilegio di accedere a questo vero e proprio tempio dell'automobilismo sportivo. Nel caso specifico parliamo dei quasi 60 "volontari" soci ed amici del Classic Club Italia che si sono presentati il 25 Luglio all'ingresso della Dallara Academy, puntuali come orologi svizzeri e impazienti di dare corso alle attese per una indimenticabile esperienza. Dopo i rituali contingenti (misura della temperatura corporea e disinfezione delle mani), i partecipanti sono stati suddivisi in 3 gruppi per rispettare le disposizioni per il contenimento del Covid-19 e il giro guidato è iniziato proprio dal cuore del moderno insediamento tecnologico e produttivo. Un luogo più simile ad una clinica che non a una tradizionale fabbrica, tale l'ordine, la pulizia, organizzazione degli ambienti incontrati nel percorso; qui avviene la complessa e minuziosa lavorazione della fibra di carbonio impiegata per le scocche delle auto da corsa. Ricordiamo però che Dallara, oltre che un produttore, è anche un fornitore, come testimonia puntualmente la scocca della Bugatti Chiron che è apparsa improvvisamente ai nostri occhi quasi alla stessa stregua di un sogno. In questo sito produttivo vengono poi realizzate le scocche delle auto di Formula 1 e delle formule minori, ma si provvede anche alla riparazione delle vetture da corsa danneggiate durante le gare. Di notevole effetto e curiosità le imponenti autoclavi necessarie per la lavorazione finale della fibra di carbonio, e gli ambiti dove si trovano moderne stampanti 3D utilizzate anche per la realizzazione dei modellini di auto in scala da utilizzare per gli studi nella galleria del vento. E che dire del simulatore di guida! Impressionante per dimensione e tecnologia installata, che consente ai piloti di simulare tutti i



circuiti mondiali, richiedendo reazioni diverse in funzione dei diversi veicoli simulati! Una breve e piacevole passeggiata all'aperto ed eccoci all'ultima "stazione" del tour: la Dallara Academy. Si tratta di un moderno edificio, che ha ricevuto riconoscimenti per la sua architettura, strutturato su due piani, collegati tra loro da una rampa curvilinea, illuminata attraverso un'ampia vetrata. Al piano terra, oltre allo shop presso il quale si possono acquistare gadget (ovviamente

rigorosamente marchiati Dallara), si trovano gli spazi dedicati all'accoglienza dei visitatori ed i laboratori destinati alle scuole, ambiti che proseguono anche al primo piano, dove trovano collocazione anche sale conferenze. Qui è stato possibile visionare un meraviglioso filmato sulla storia aziendale, commentato dal Fondatore e dall'Amministratore Delegato, in un mix di passione, innovazione, rispetto per il territorio e managerialità che potrebbe essere impiegato senza dubbio e con successo in ambiti di formazione aziendale. Percorrendo infine a piedi la rampa espositiva si possono "vivere e toccare" in diretta, salendo, alcune tappe della storia di questo prestigioso marchio e del suo fondatore. E nella passeggiata sembra vengano incontro al visitatore alcune delle sportive più blasonate di tutti i tempi dalla Lamborghini Miura, di cui l'ing. Dallara è uno dei padri, insieme all'ing. Paolo Stanzani e al designer Marcello Gandini, alla bella e "cattiva" Fiat X1/9 ampiamente modificata da Dallara per le gare, alcune Indycar che corrono negli USA, altrettanti prototipi di Le Mans, per poi arrivare alle Formula 3, alla Formula E, fino alla recente Dallara Stradale, la barchetta regolarmente omologata per circolare su strada voluta dall'ingegnere stesso per festeggiare i suoi 80 anni. Al termine del tour, doverosi ringraziamenti a chi ci ha "tutorato" per tutta la visita e tappa obbligatoria presso lo store: una giornata come quella trascorsa merita l'acquisto e la conservazione di un ricordo!

La carovana di vetture dei partecipanti si è poi spostata verso il ristorante "Fopla" di Gelsy, dove nel corso di un gustoso ed apprezzato pranzo, i partecipanti hanno ricevuto un ulteriore ricordo predisposto dal Classic Club Italia: un modellino in scala 1:43 della Lamborghini Miura, una vera e propria chicca da custodire gelosamente in ricordo di questa indimenticabile giornata. Alla luce del successo dell'evento, è difficile non pensare ad una sua riprogrammazione, consentendo anche a chi non ha potuto presenziare a questa tornata di provare questa bellissima esperienza, e perché no, ad altri di ripetere l'esperienza in un luogo dal quale si fa proprio fatica a separarsi e di cui si vorrebbe scoprire ancora qualcosa in più. ■



MILANO AUTOCLASSICA 2021

Presenza "bi-fronte" all'edizione 2021 di Milano Autoclassica, ambito nel quale il Classic Club Italia ha voluto presenziare sia in autonomia, con un proprio stand di accoglienza per Soci ed Amici e presidiato dall'immane VW T2 in compagnia di due vetture emblematiche delle rispettive epoche di produzione, che presso l'area ASI, dove il sodalizio esponeva una rara Moto Guzzi 250 T.T. del 1926.

Tangibile, per coloro che hanno visitato l'evento, la crescita del numero degli avventori, buon segno per il nostro mondo e la nostra passione, dopo le pause forzate dovute all'emergenza sanitaria.

Anche le "location" del CCI sono state visitate da molti Soci ed Amici, con i quali, nell'incontro, si sono avviate idee, ipotesi di programmi e di iniziative per il calendario 2022! Grazie e tutti coloro che si sono intrattenuti con noi ed ai Soci che hanno messo a disposizione i mezzi esposti. ■



CLASSICHE IN MAREMMA

Fine settembre, forse uno dei migliori periodi per godere delle bellezze dei nostri territori, quest'anno concretizzata dal Classic Club Italia attraverso un weekend lungo in Maremma. Per nulla impressionati dalla distanza di complessivi mille chilometri circa da percorrere in tre giorni, i Soci e gli Amici partecipanti all'evento si sono dati appuntamento nella tarda mattinata di venerdì in albergo a Follonica per proseguire subito per un veloce pranzo, doverosamente organizzato in riva al mare, prima di proseguire con destinazione Vetulonia per la visita al museo etrusco ed alla vicina necropoli: due luoghi pieni di fascino e per quanto riguarda il museo, ricco di reperti, opere e gioielli da lasciare con la bocca aperta. Quindi rientro e serata...ovviamente a base di ottimo pesce presso l'Officina Gastronomica! L'indomani, trasferimento presso l'Agriturismo Corte degli Ulivi: un'oasi di pace a contatto

con la natura, visitata a piedi in compagnia della guida, nonostante l'importante estensione, per scoprire gli animali custoditi, l'allevamento di cavalli e la scuola di equitazione, la superficie coltivata a vigna con visita alla cantina del complesso e dopo un ottimo pranzo a base di prodotti del territorio, l'incontro con i Butteri che nell'apposita area hanno dato dimostrazione della loro abilità. E dopo la serata con l'immane cena a base di pesce.....tutti a riposo per la tappa domenicale dell'evento: Massa Marittima, denominata anche "la piccola Siena". Parcheggiate le autovetture a ridosso del centro storico, accompagnati da una simpatica e competente guida, la visita è proseguita per l'intera mattina, per concludersi con un gustoso pranzo presso l'Osteria Grassini che si affaccia sulla piazza principale del centro storico. ■



14° CLASSIC ELEGANZA A STRESA

Dopo lo stop forzato del 2020, si è tenuta nei giorni 9/10 ottobre 2021 la 14° Edizione del Concorso d'Eleganza organizzato dal Classic Club Italia nello splendido scenario dell'Hotel Regina Palace a Stresa, sul Lago Maggiore.

Manifestazione a calendario ASI, patrocinata dal Comune di Stresa e con il contributo logistico dell'Hotel Regina Palace, quest'anno ha visto la partecipazione di quaranta vetture, molte provenienti dall'estero, di particolare livello.

Apprezzatissima la presenza della vettura Lancia Dilambda BS Cabriolet del 1930 di Filippo Sole, prima iscritta alla manifestazione a conferma della vicinanza dell'amico Filippo all'evento del Classic Club Italia, che nel 2019 lo vide "best in show" con la spettacolare Lancia Astura Cabriolet Pinin Farina del 1937, premiata nel 2021 anche a Pebble Beach.

La Lancia Dilambda BS presente a Stresa, nel week end precedente, è stata premiata dalla giuria internazionale con la Coppa d'Oro al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este.

Il prestigioso trofeo conquistato non ha comportato esitazione alcuna nel proprietario e la vettura è stata regolarmente presentata al pubblico, ma richiedendo espressamente all'organizzazione di partecipare fuori concorso.

Sicuramente degna di nota la presenza di Corrado Lopresto, figura nota tra i "Top Collectors" internazionali, che ha presentato una Fiat 1100E Ghia Supergioiello del 1950, vettura per "palati fini" estremamente interessante ed importante nell'evoluzione di stile della carrozzeria italiana "fuori serie".

Presente quale accompagnatore di Corrado Lopresto anche Mr. Kimura, proprietario della vettura, riservato e compito



gentleman giapponese. Ed una ulteriore nota di piacevole stupore si è diffusa tra i presenti nell'apprendere che Mr. Kimura siede al vertice dell'organizzazione che organizza il Concorso d'Eleganza per auto d'epoca di Kyoto, evento che richiama nella terra dei fiori di ciliegio, il top del collezionismo mondiale.

Il weekend ha preso avvio nel pomeriggio di sabato quando i partecipanti hanno navigato con due battelli turistici lungo le sponde piemontesi e lombarde del Lago Maggiore per ammirare i luoghi e conoscere, con l'ausilio di due guide che hanno presentato i luoghi in italiano, inglese e tedesco, le bellezze architettoniche, storico culturali e mondane della zona.

All'approssimarsi del tramonto e prima dell'attracco, i presenti hanno potuto concludere la visita con un aperitivo a base di prelibatezze e vini nazionali e quindi via, a prepararsi per la consueta cena di gala.

Dopo la cena di gala la serata di sabato è proseguita con la presentazione curata dall'autore Diego Alverà del libro "Ayrton Senna il predestinato" coadiuvato dagli amici Stefano e Sergio della Giorgio Nada Editore.

Il libro ha suscitato un notevole interesse tra i presenti, che non hanno esitato ad intrattenersi con l'autore, per il doveroso autografo sulla propria copia.





E all'indomani, vengono avviati i motori per la consueta sfilata sul lungolago con presentazione al pubblico delle autovetture iscritte. E arriviamo alle premiazioni di domenica pomeriggio.

Best of Show è risultata la vettura Bentley 4 1/4 del 1939, dalla Svizzera, una splendida autoguerriera arrivata sulle sue ruote.

I trofei ASI sono stati assegnati alla stessa Bentley 4 1/4 ed a seguire nell'ordine alla 1100E Ghia Supergioiello, alla Lancia Aurelia B24 Spider del 1955, alla Fiat Dino Spider del 1967 anch'essa elvetica ed alla iconica ed italiana Ferrari 512 BB del 1977.

Trofeo del Pubblico, assegnato tramite le schede distribuite tra i visitatori dell'evento, ha visto prevalere la Lancia Aurelia B24 Convertibile del 1956.

Trofeo Città di Stresa è stato vinto dall'impeccabile Porsche 911 Carrera 3.2 Speedster del 1989.

Trofeo Regina Palace Hotel invece è andato alla A.R. Spider Touring 2000 del 1961.

Trofeo Miglior Conservato è andato alla Lancia Aurelia B50 Coupé Vignale del 1950

I Giudici internazionali chiamati dal CCI ad affiancare la Giuria di Asi hanno premiato altre nove vetture:

La Rolls Royce 20 HP del 1927, la Jaguar XK 150 S Roadster del 1958, l'A.R. Giulietta SS del 1960, la Triumph MK II 2000 del 1972, la Mercedes 500 SE del 1987, l'Austin Healey Sprite MK I del 1960, la Fiat 1500 Spider del 1964, l'A.R. SZ Zagato del 1991 e la BMW Z1 del 1992.

Gli stessi, hanno inoltre esaminato le vetture americane iscritte al Concorso e sono risultate premiate la Studebaker Champion del 1950,



la rara Pontiac Firebird Convertible del 1968, una Chevrolet Corvette del 1989 ed un'altra del 1997.

A Filippo Sole l'organizzazione ha consegnato il Trofeo Orgoglio Italiano, riconoscendogli l'impegno profuso per le performance, anche a Pebble Beach nello scorso agosto, con la Lancia Astura Cabriolet Pinin Farina del 1937, già vincitrice tra l'altro anche del 13° Classic Eleganza Stresa nel 2019.

Al Classic Club Italia l'ASI ha invece riservato la "Manovella d'oro", prestigioso riconoscimento assegnato dopo una selezione tra i concorsi di eleganza a calendario ASI nel 2021. Grazie!



Ed è già ora di avviare le attività per la preparazione della 15° edizione! Vi Aspettiamo!!



UN RINGRAZIAMENTO AGLI SPONSOR DELL'EVENTO

epocAuto

Non conosci epocAuto?
RICHIEDI UNA COPIA OMAGGIO
a epocauto@epocauto.it
Indicando: Cognome e Nome
e Indirizzo Postale



Oppure rivolgiti
alla Segreteria del
Classic Club Italia
per abbonarti
a condizioni di
favore.

COVERCAR

CONFEZIONI ANDREA GROUP

4° GUIDAR CON GUSTO TRA ARTE E SAPORI



Essere un'auto storica può risultare un compito gravoso. Te ne stai lì, comoda comoda nel box, poi ogni tanto ti tirano fuori, una lucidatina, un po' di benzina e devi portare in giro i tuoi proprietari per un raduno lungo o corto che sia. Questa volta mi è toccato fare di più: a corto di idee mi hanno chiesto di scrivere il pezzo per il "News" del loro Club. Che posso dirvi? Intanto è stata una bellissima giornata, così non mi sono bagnata, poi ho ritrovato qualche vecchia amica degli anni scorsi e ho fatto qualche nuova amicizia. Si sa, nei posteggi siamo tutte lì vicine e si chiacchera. Eravamo in quattordici e ben assortite: Alfa Romeo, Audi, Autobianchi Abarth, Fiat, Lancia, MG, Porsche ed un furgone Volkswagen T2: un maschio in mezzo a tutte noi, poveretto. Il percorso scelto dai miei proprietari non è stato male: partiti da Pedrengo presso Mario's Bakery Bar per la tradizionale colazione, dopo un inizio un po' trafficato fino a Sarnico la strada lungo la costa bergamasca del Lago Sebino è stata molto bella, soprattutto l'ultimo tratto da Riva di Solto a Lovere scavata nella roccia a picco sul lago. Degna di essere usata in un film di James Bond. Alla "Marina del Porto Turistico di Lovere" ci siamo rilassate un po'.

I miei padroni con quelli delle mie colleghe intanto prendevano un aperitivo. La vista con le barche in primo piano, il fondo lago e l'Adamello sullo sfondo era bellissima; peccato che noi eravamo posteggiato al contrario. Quando finalmente si sono decisi a ripartire, abbiamo raggiunto Rovetta. Qui ci hanno sistemato in un posteggio un po' defilato, quindi non posso dirvi niente di persona, posso solo riferire quanto hanno detto i miei padroni nel viaggio di ritorno.



Sembra abbiano pranzato in un posto un po' particolare: "La prosciutteria di Edy e Giuly": niente pranzo tradizionale, ma grossi taglieri di salumi e formaggi, polentine ai funghi, ai formaggi, al ragù e infine vari tipi di dolci.

Dicevano di aver fatto un esperimento, sperando sia stato apprezzato dagli altri partecipanti (umani).

Alle cinque del pomeriggio non li vediamo ancora tornare e tra di noi ci domandavamo dove diavolo fossero finiti.

Veniamo a sapere che per far tardi hanno visitato la "Casa Museo Fantoni". Io non ci capisco niente di sculture in legno, pale di altari, pulpiti e cose di arte, però i miei padroni ed i loro amici sembravano soddisfatti.

Alla fine siamo ripartite per l'ultima tappa a Nembro per una sosta "Apericena" da "De Gusto Bar".

Ci siamo chieste: ma gli umani mangiano sempre? Forse è per questo che il raduno si chiama "Guidar con Gusto"!

Nel posteggio ci siamo scambiate le ultime nostre confidenze.

Qualche mia amica si è lamentata perché i loro padroni invece di seguire il vecchio tradizionale road book cartaceo più consono alla nostra età, hanno utilizzato il navigatore satellitare che come si sa segue la strada più breve e non quella che si doveva fare, così si sono persi. Ma si sa: "errare è umano, ma per incasinare tutto ci vuole il computer".

Va beh, care amiche vecchie e nuove, spero di rivedervi il prossimo anno.

la Fiat *Barchetta* di Patrizia e Claudio ■



COSA RESTERÀ DEGLI ANNI 80?

Se lo chiedeva Raf in una canzone ormai trentennale: guardando nello specchietto retrovisore, ci separano tre decenni da un'epoca stralunata, estrema, mai dimenticata, di cultura globale, nostrana e creativa. Talmente sentita e vissuta pienamente da creare una malinconia, un'inedita sensazione di mancanza non posteriore ma contemporanea. E ricordando fatti e circostanze degli anni '80, la curiosità ti porta ad esplorare anche il decennio precedente, caratterizzati da contrasti di svariata natura, per meglio capire il decennio successivo. Personalmente, ritengo gli anni 80 molto importanti: proprio in quel periodo è avvenuto il mio avvicinamento al mondo dell'automobile. Il primo e vero avvicinamento fu il Salone dell'auto di Torino nel 1984, grazie a una gita organizzata da uno zio. Fu un'esperienza unica per me bambino. Arrivare a Torino e vedere una grande città, i filobus che avevo, fino a quel giorno, visto solo in qualche film. Girare tra gli stand e vedere in anteprima la Fiat Regata, la Lancia Thema e poi lei: la Ferrari Testa Rossa. La ricordo su una pedana che girava, protetta da delle transenne dove la gente si accalcava per poterla ammirare. E proprio lì, notai una signora sull'ottantina che sbalordita dal fascino della rossa esclamò: che bella dopo un lungo sospiro.. devo dire che a distanza di quasi quarant'anni, questo ricordo mi fa sorridere ancora. Da qui iniziò tutto.

A casa mia l'automobile era vista più come mezzo di trasporto che di "piacere", infatti non avevamo nessuna rivista specializzata. Si badava al concreto, così mi capitava, quando andavo da qualche zio che acquistava "il quattroruote", di passare ore a sfogliarli e a sognare. Una volta, all'età di otto anni decisi che ora di provare a muovere i miei piedi su frizione, acceleratore e freno.

Misi in moto la Fiat 500 di mia mamma e provai a spostarla nel giardino sotto casa. Risultato: i primi due tentativi molto soddisfacenti nonostante qualche singhiozzo, il terzo muro... Facendo finta di nulla, con la paura di essere scoperto, andai da mia mamma chiedendogli se per caso quando era andata a fare la spesa, qualcuno avesse toccato la sua macchina. Non avevo pensato però di cancellare i segni sul muro, quindi le miei bugie ebbero vita breve.. Passarono gli anni e



arrivarono le scuole superiori. Con la paghetta settimanale correvo in edicola e spendevo i miei soldi in Auto, Tutto Rally, Rally sprint e Quattroruote. Molti li ho ancora custoditi gelosamente. Durante le lezioni nascondevo le riviste in mezzo ai libri e cercavo sempre di mettermi negli ultimi banchi in fondo all'aula e senza farmi scoprire dai professori, leggevo tutt'altro che la lezione. Una volta come consigliere di classe all'istituto tecnico di meccanica, credo che fosse il 1990, riuscii a organizzare una gita scolastica al Motor Show di Bologna. Per me fu una conquista: cosa c'era di più bello che passare un'intera giornata in mezzo alle automobili? Passarono gli anni e la passione diventò ancora più forte: mi avvicinai in modo più serio a un mondo probabilmente più specialistico e più raffinato che è quello delle auto d'epoca. acquistai la mia prima auto d'epoca che poi verrà affiancata da altre macchine tra cui la Citroen Mehari. Lei è arrivata per volontà della mia compagna. All'inizio ero scettico ma è bastato il viaggio di ritorno da Verona, dove l'avevamo acquistata, per farmi innamorare. Vettura sbarazzina, nata per il tempo libero che evoca libertà e voglia di allegria. Così iniziammo prima a utilizzarla appena c'era l'occasione

per farlo, poi come auto con a bordo Babbo Natale il 24 Dicembre. Fino a quando ci siamo detti: perché non fare un viaggio al mare e utilizzarla per il vero motivo per cui è stata progettata?

Infatti la Mehari era stata concepita come auto da spiaggia, una spiagginna dai colori sgargianti da utilizzare nelle località di mare per raggiungere le spiagge. E quali spiagge migliori se non quelle delle coste sarde? Arrivate le ferie, la caricammo di valige e partimmo in direzione porto di Genova. Fu la prima di tante volte in Sardegna. Viaggi pieni di avventura, la gente e sopra tutto i bambini, si giravano ad ammirarla appena la vedevano o la sentivano arrivare con il classico rumore del bi-cilindrico Citroen. Insomma un continuo apprezzamento che ci riempiva di soddisfazioni. Nel continuo girare per la Sardegna per scoprire posti nuovi, quest'anno abbiamo conosciuto l'isola de La Maddalena. E con enorme stupore abbiamo scoperto che sull'isola circolano ancora una ventina di Mehari di tutti i colori: Verdi, Arancioni, Blu-Bianco, Viola, Gialle, Azzurre, tra le quali qualcuna bianca. Di queste bianche ce n'è una davvero speciale che appartiene a una persona speciale. Un indizio: Taak! e con questa esclamazione lascio a voi indovinare...

Sembra un posto dove il tempo si è fermato negli anni 70: la Mehari è vista più come mezzo di utilizzo quotidiano per chi va a fare la spesa, chi carica tavole da surf e chi la usa per l'utilizzo per cui è nata cioè andare in spiaggia percorrendo anche strade non asfaltate. Un posto meraviglioso dove i colori del mare spaziano da un azzurro turchese al blu profondo con riflessi violacei. Un paradiso. Dove i tramonti tolgono il fiato e uno di questi è quello della foto che pubblichiamo in questo articolo: Una Mehari in riva al mare dove ci auspichiamo che il tramonto rappresenti la fine di un periodo da dimenticare e il verde la speranza di un futuro più leggero.

Dopo aver percorso 2000 km ho avuto necessità di effettuare un breve Pit-Stop e chiedendo indicazioni alla gente del posto, sono arrivato all'officina 3-Effe: un'officina storica dove i fratelli Faiella, curano le Mehari e non solo. Il papà era rivenditore e meccanico autorizzato Citroen per il nord Sardegna e i figli hanno proseguito l'attività. Abbiamo iniziato a chiacchierare a proposito di Mehari ed è stato chiaro che il loro lavoro è più una passione che una semplice attività. Con piacere hanno accettato la nostra proposta di diventare un punto di riferimento, per la Sardegna settentrionale, del Classic Club Italia e hanno espresso la volontà di organizzare qualche evento.

Un augurio a tutti per il prossimo anno, a pieno regime con attività ed eventi, magari ritrovandoci numerosi in Sardegna.



Maggiolino Volkswagen del 1973: perché proprio il Maggiolino?



L'Auto ed i nobili passeggeri!

Alla fine degli anni sessanta Torino era dominata dalla FIAT e dall'entusiasmo di una società industriale in piena espansione. Per chi si annidava nei condomini di periferia la vita era più semplice di oggi. Sebbene l'abbondanza di lavoro e di denaro portarono felicità, la grande industria del nord Italia rivoluzionò non solo la vita dei Torinesi, bensì i loro gusti. Perciò si riversarono per le strade ingrignate dal progresso veicoli tutti simili, inanimati, dai colori univoci e privi del carattere in grado di affascinare un ragazzo con la mia passione. Ma come spesso accade, un fortunato incontro modificò il corso della mia esistenza. Ero un ragazzo e aspettavo con trepidazione le cinque del pomeriggio, quando, terminati i compiti, mi appostavo al balcone aspettando che il mio vicino tornasse dal lavoro con la sua automobile strana, buffa che mi ricordava quella di Paperino. Era verde acceso e possedeva un rombo diverso da quello al quale ero abituato. Io assistevo affascinato al rito quotidiano che consisteva nell'aprire il portone, posteggiarla, spolverarla e copirla con la coperta. Gli anni passarono e il fascino per la popolare automobile tedesca non diminuì con il sopraggiungere dell'età adulta, pertanto decisi di mettermi sulle sue tracce. Se l'età porta saggezza, la pazienza porta soddisfazione. Arrivò il 1999, il mondo si preparava a tuffarsi nel mare del nuovo millennio e io, adulto e libero economicamente, decisi di investire i miei risparmi nei sogni di un bambino. Trovare l'automobile

perfetta fu più difficile del previsto ma le mie lunghe ricerche si consumarono, finalmente, tra le ripide strade acciottolate di Ricetto di Candelo, borgo medievale dell'alto Piemonte. L'auto finemente disegnata da Ferdinand Porsche era appartenuta a una signora anziana che non la usava più. Sebbene fosse un po' malconcia, non resistetti all'impulso di liberarla dalla polverosa solitudine del garage nella quale giaceva. Alcuni anni più tardi decisi di restaurarla completamente per farla ritornare agli antichi splendori. Una volta restituitole la grazia originale, la iscrissi al Classic Club Italia, sotto invito di Sergio Pastorello delegato regionale del Bianchina Classic Club. Ebbe così inizio una bellissima avventura: insieme partecipammo a decine di raduni, visitammo luoghi meravigliosi e conoscemmo tantissime persone con cui condividere la mia stessa passione. Un raduno che ricorderò sempre con nostalgia, ad esempio, è quello delle Dolomiti, il più distante al quale abbiamo partecipato e che durò 4 giorni. Ancora oggi, dopo tutti questi anni, rivedo negli occhi di molti bambini il mio stesso stupore al passaggio della famosa auto del popolo nata dalla lungimirante creatività di Ferdinand Porsche. Ma è ancora presto e c'è molta strada da fare. Avremo ancora tempo per macinare altri chilometri nel nome dello stesso entusiasmo e della stessa voglia di condivisione. Ora la pressione delle gomme è al bar ottimale, la benzina straripa dal serbatoio e l'acceleratore scalpita: è ora di partire. Buon viaggio a tutti voi ■

MOSTRA SCAMBIO A CASERTA: PRESENTI!

Colta al volo l'idea e la disponibilità dei Consiglieri Delegati per il centro Italia di partecipare alla Mostra Scambio organizzata presso il polo fieristico di Caserta, dove lo stand del Classic Club Italia si è rivelato un ottimale punto di incontro tra i Soci di questa splendida parte di Italia, dopo il lungo periodo di lockdown. Un ringraziamento ai componenti del Direttivo ed ai loro coadiuvanti impegnati nell'organizzazione e gestione dell'evento ed un grazie a tutti coloro che ci hanno fatto visita! Un arrivederci a presto a tutti loro! ■



 dal 1944
f.lli rossi
PNEUMATICI
...la sicurezza di una scelta

 www.facebook.com/fllirossityre

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

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    



Pneumatici per auto da collezione

F.lli 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 F.lli 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 2022

LA MIA FULVIETTA

Scendo nel box, adeguatamente riscaldato, dove ci sono due vetture Lancia: una giovane Lancia/Fiat nel fiore dell'età, 30 anni, ed una di 52 anni. Sono protette dalla polvere con copriauto col marchio Lancia ed il pavimento è tirato a cera. Confesso che desideravo rivedere soltanto la cinquantenne, per i tanti piacevoli e romantici ricordi che mi frullano nella mente. Ed eccola sempre elegante e col suo immenso fascino, che l'età non ha minimamente scalfito.

Apro la portiera e mi accoglie ancora il profumo di un accogliente salotto, direi quasi sensuale, in uno con le gioie dei viaggi con la mia cara Silvia, le tirate in autostrada nella Germania senza limiti di velocità a csstrare l'esuberante motore. E' una due posti, più due ma solo per bambini, anche se da giovani si riusciva ad andare anche in quattro, con una linea intramontabile e con finiture che Lancia sapeva fare per diversificarsi dalla massa, tedesche comprese.

Avete già capito: è una Lancia Fulvia Coupè Rallye 1.3S, Bleu Jamaica Metallizzato (Nleu chiaro perché quello più scuro era destinato alla coeva 1.6HF), interni in TVE bordeaux (Tessuto Vinilico Elasticizzato, comunemente chiamato sky), pannello strumenti in vero legno, quattro marce (che diventeranno



cinque con la seconda serie), parti mobili cioè cofani e portiere in alluminio: ne hanno prodotte soltanto duecento esemplari, all'inizio della produzione nei primi mesi del 1969, di colori metallizzati: oltre a quello della mia c'era il Rosa Mirabello e Oro Scuro. Non datemi del nostalgico ma ancora oggi non è facile trovare nella attuale produzione di auto tanta sciccheria. E non voglio dimenticare che la Fulvia è l'ultima Lancia con motore con cilindri a V, di blasonata discendenza. Mi accomodo nel sedile come se fossi su un jet e l'amore di un tempo riesplode: mi accorgo di amarla come allora quando penso a ciò che sono le vetture di oggi. Un giro della chiavetta nera (quella bianca è per il cofano posteriore ed il portaoggetti), una tiratina allo starter, una leggera pressione sulla predetta chiave ed il rombo del quattro cilindri di 1298 cc mi fa subito accelerare i battiti cardiaci. Ben diverso il rumore delle auto di oggi (sembrano delle lavastoviglie). Impugno il volante (sulla mia ho montato da subito un Nardi), chiudo gli occhi e i rivedo i passi alpini, anche innevati, aggrediti con baldanza giovanile tra lo stupore di arrancanti auto anche di cilindrata doppia. Accendo lo "stereotto" e d ascolto la musica dolce ed accattivante, con il

sottofondo amorevole della voce della mia Silvia, inseparabile copilota. A questo punto immagino che voi tutti mi giudichiate un fanatico, imparziale estimatore delle Fulvia Coupè.

Forse avete anche ragione ma per me la Lancia Fulvia Coupè Rallye 1.3S è la mia Fulvietta e la mia Silvia. Al pari di Lei la Fulvietta è una vettura ancora terribilmente moderna, sia nelle linea indovita, piacevole da qualsiasi parte la si guardi. Non parliamo poi della meccanica perché a 50 anni - e senza aver mai aperto il motore, anche perché ha percorso soltanto 80.000 chilometri - è come una bella donna di pari età, con tanta classe che può ancora essere ammirata e desiderata nel suo incedere, senza ostentazione alcuna.

E mi fermo qui, dico soltanto che oggi questo gioiellino a quattro ruote è un po' snobbata dai così detti "esperti".

Chi ha ancora - ed in ottime condizioni originali - una di queste vetture, la tenga ben stretta perché oltre all'orgoglio di possedere l'ultima vera Lancia prodotta (purtroppo già nell'estate del 1969 Fiat acquisiva per una lira Lancia e continuava la produzione delle ultime Rallye S che perdevano le parti mobili in alluminio), conosce il reale valore di questa splendida vettura. Mi onoro di appartenere al Club Hi.Fi. (High Fidelity) voluto da Sandro Fiorio, il papà del grande Cesare, per riunire gli acquirenti di almeno 5 vetture nuove Lancia.

Onore al merito di questo marchio che ha creato impareggiabili vetture del nostro passato. Basta, stop, sarò anche un nostalgico ma che - per età - non sopravviverà all'orrore delle auto elettriche. Concludo da italiano orgoglioso di esserlo, onore e gloria comunque a tutte le auto storiche di produzione italiana. ■

Beppe Dosi



RIFLESSIONI

Raccogli, custodisci, coccoli, mantieni, prendi alla lettera il concetto per cui "nulla ti appartiene, ma te ne rendi custode nel tempo" e cerchi di tramandare la tua passione verso altre persone o generazioni con una carta di identità "più favorevole" della tua.

Contemporaneamente rimani documentato su ciò che in generale succede nel mondo, in politica, economia, finanza, su cosa accade e su cosa non accade, su quello che valuti giusto e su quanto lo ritieni ingiusto, sugli effetti della globalizzazione e sulle conseguenti mutazioni socio-economiche che costantemente modificano la geografia sociale e la storia del pianeta.

E ti capita sottomano una pubblicità degli anni '80 che aggiunge riflessioni....

Chi ha in archivio riviste di settore pubblicate negli anni '60-'70-'80 può molto velocemente comparare i modelli di marche italiane in produzione e vendita, con quelle di marchi stranieri, rilevando una divergenza a favore del Bel Paese decisamente impressionante che, con il nodo in gola, ti fa chiedere: perché? Dove abbiamo sbagliato? Incapacità o disegno politico-economico di lungo periodo?

Il 2021 ha visto ancora predominare nelle informazioni l'emergenza sanitaria legata al Covid-19, facendo passare con minore eco notizie che sicuramente hanno toccato la nostra passione: la creazione di un nuovo polo dell'auto nazionale ma "a trazione straniera", le dichiarazioni di esuberi nella nostra industria legata all'automobile, l'alienazione del Lingotto (dopo la magica trasformazione in

centri commerciali del Portello e di Arese ed ancor prima, la fine degli insediamenti Autobianchi, Lancia, Innocenti,...) disegnano un futuro molto chiaro.

Ed ai più attenti torna alla memoria cosa era l'industria automobilistica Britannica fatta di marche e modelli capaci di coprire l'intero mercato e cosa è ora.

La considerazione, dolce o amara che possa essere, non risiede nel futuro che ci vedrà al volante di autoveicoli assemblati con componenti figli della globalizzazione, ma nella presa di coscienza di due aspetti storico/socio-culturali: - l'aver meno della responsabilità sociale dell'imprenditoria e delle imprese verso il paese e verso la sua crescita, imprescindibile al mantenimento di uno sviluppo culturale e di crescita di posizione;

- la conservazione nel tempo della storia industriale del paese, della sua tecnologia, dei suoi prodotti.

E venendo a noi appassionati, il nostro "esercizio" è composto da migliaia di persone che si sono concesse il veicolo sognato in gioventù, o legato a ricordi di famiglia o di vita, anche se di valore ben distante da quello dei grandi marchi o modelli che hanno elevata risonanza presso le case d'aste: che fine farà il "nostro tesoretto" e la nostra memoria storica? Riusciremo a tramandarla, conservando tutto all'interno della storia del Bel Paese?

Abbiamo una missione da compiere nella quale il nostro ruolo deve essere attivo e ricco di entusiasmi, coinvolgendo quando possibile i nostri figli e nipoti, promettendo loro un passaggio di testimone innanzi tutto culturale! ■

L'auto italiana: 132 modelli da 24 cavalli a 283 Km/h.

La tua automobile c'è.

L'industria italiana dell'automobile è:

- 190.000 dipendenti diretti
- 4.000 tecnici progettisti
- 50.000 persone di vendita e di assistenza
- 200.000 dipendenti per il servizio indotto
- 1.450.000 vetture prodotte nell'80

Comprare italiano significa:

- migliorare la bilancia dei pagamenti: l'importazione di vetture straniere raggiunge i 4.000 miliardi con un deficit di 1.742 miliardi.
- conservare i posti di lavoro: 4 vetture straniere equivalgono a un posto in meno nell'industria italiana.

● scegliere uno dei settori forti dell'economia italiana: l'industria dell'auto rappresenta quasi l'intero del settore manifatturiero

● avere pacchetti di guida e assistenza derivati da un secolo di esperienza

L'automobile italiana è:

Nel suo 132 modelli, la tua scelta più razionale è italiana.

- 1.360 concessionari: la più vasta rete di vendita
- 4900 officine autorizzate: la più capillare rete di assistenza
- la più soddisfacente guida più avanzata tecnologia
- consumi ridotti e costi contenuti del ricambio e della riparazione: il più reale risparmio

Modello	Cilindrata	Potenza	Velocità	Consumo
Alfa Romeo	1.600	100	180	7,5
Autobianchi	1.300	70	160	6,5
De Tomaso	2.800	283	283	12,5
Ferrari	3.000	300	300	13,5
Fiat	1.200	60	150	6,0
Innocenti	1.100	50	140	5,5
Lancia	1.800	120	190	7,0
Maserati	2.000	150	200	8,0

Guida italiano per non mandare a piedi l'industria dell'auto in Italia.

La guida dell'Associazione Italiana ha guidato l'automobilista

PASSIONE ... STATICA ... IN SCALA!

"L'auto di famiglia che vince le corse!" Affermazione coniata nei primi anni '50 che ben incarna un ventennio di corse su strada che ha avuto come protagoniste auto di tutti i giorni, sportive ma anche tranquille berline che avevano dalla loro poca cavalleria ma una indiscutibile robustezza. Chi non ricorda le 1900, le Giulietta, le 1400 le 1100, a prescindere che fossero TV o meno, grosse Jaguar o Mercedes, agili britanniche e poi le Giulia, le 125, le 124, le Peugeot, le Opel. Solo verso nella seconda metà degli anni '60, le "armi" sui campi di gara cominciarono ad orientarsi a vetture sportive, che ben presto soppiantarono le iconiche berline, rimanendo comunque vetture di serie se non di grande serie. Protagoniste, automobili che all'epoca si potevano acquistare presso le concessionarie delle varie case costruttrici e che, anche senza esasperate preparazioni, si misuravano in massacranti avventure su strade sterrate, spesso pietraie, con il pubblico a pochi passi (ma sempre in sicurezza), ad ammirare controsterzi, scodate, salti, che entusiasmano più per il connubio auto/pilota che per le velocità espresse. Automobili che al termine della gara, sovente, tornavano a casa sulle proprie ruote. Forse fu proprio l'affermazione qui citata in apertura che, trasfusasi nel DNA di tanti appassionati (anche lontani dal "biscione"), li ha spinti a focalizzare la propria passione al mondo dei rally, specialità che fino ai primi '80 è ritenibile la più vicina all'impiego quotidiano dell'automobile ed alle avventure in auto dell'uomo comune. Molti ragazzini o ragazzi degli anni '60/'70 avevano ben annotato nei propri diari l'appuntamento settimanale con periodici quali Autosprint e Rombo, a cui riservavano attenzioni specialmente alle pagine dedicate agli eventi rallistici nazionali ed internazionali, sbirciandoli da sotto il banco o dopo averli annegati tra libri e quaderni sul piano di lavoro. E non erano in pochi..... Ci si lustrava gli occhi e si viaggiava di immaginazione davanti alle fotografie pubblicate di passaggi sul Col del Turini innevato, sulle pietraie dell'Acropoli con sullo sfondo le meravigliose meteore, del Safari di fango e di



polvere, del RAC sempre insidioso, di Svezia e Canada con le loro foreste incontaminate che consentivano velocità da brivido, dei nostrani Sanremo e San Martino di Castrozza che nulla avevano da recriminare rispetto ai grandi eventi internazionali; il tutto "in barba" alla lezione del momento! Storie di uomini, motori, paesaggi, fatiche e ... passioni, emulate poi "di straforo" (alzi la mano chi non l'ha fatto) con l'auto di famiglia o personale (per i più fortunati), non appena conseguita la patente, anche recandosi sui campi di gara a caricarsi di adrenalina lungo le prove speciali ed a scrutare, come dei giovani "umarell", i parchi assistenza, sperando in un gadget o quant'altro ancorché di irrisorio valore da parte delle squadre, o di immortalare una sequenza od un ricordo da conservare.

Il fascino delle protagoniste di queste infanzie e di quegli anni ha contribuito a far sì che in molti sia sbocciato il desiderio di possedere le vetture oggetto di culto, ma il passaggio dal sogno alla realtà è stato per pochi. Il ricorso a riproduzioni in scala delle proprie beniamine è stata la soluzione adottata da molti appassionati, nelle versioni più blasonate per le vittorie conseguite, per le livree passate alla storia o legate a memorie di circostanza. Questa passione ha trovato e trova sempre più opportunità di sfogo per la quantità di modelli disponibili, per le scale di riduzione prodotte, per le livree, consentendo di soddisfare "a piene mani" ogni appassionato, che può mettersi in vetrina ciò che gli brillava negli occhi sui campi di gara o lo trasportava leggendo pubblicazioni e libri. E piccoli o grandi musei personali crescono, spesso nel garage accanto ad una o più storiche vere. Frammentate a queste poche righe, una rassegna di auto da rally iconiche, tutte riproduzioni in scala 1/18, alcune accanto ad immagini del loro "reale", impegnato sui campi di gara. Quindi, ben vengano i ricordi e lucidiamo le vetrine!! E se qualcuno dei Soci o degli Amici del Classic Club Italia condividesse la passione per i modelli in scala, segnalatelo in Segreteria: potrebbe nascere un nuovo gruppo di appassionati! ■



LE AUTO CHE HANNO FATTO LA STORIA

A cura di Giacomo Manzoni figlio di Pio Manzù

50 anni di Fiat 127!

La Fiat 127 è stata una macchina che ha rivoluzionato la scena del car design ed il concetto di auto popolare, fu un modello di riferimento per la produzione mondiale degli anni Settanta e tutt'oggi ha un posto nel cuore degli italiani. Il disegno ed il progetto furono realizzati nel 1969 dalle abili mani di Pio Manzù, che improntò uno stile razionale caratterizzato da linee pulite e moderne, oltre alla comodità dovuta agli interni più ampi e spaziosi, purtroppo il designer non riuscirà a vedere il compimento del proprio lavoro a causa di un incidente in macchina proprio mentre si recava, per la presentazione ufficiale della maquette, a Torino. La 127 venne ufficialmente presentata nel 1971 e rimase in produzione fino all'1987, il successo del modello da parte della critica fu immediato e perpetuato, nell'anno della presentazione, dalla vittoria dell'ambito premio Auto dell'anno.

A 50 anni dal suo lancio, per celebrare la lunga carriera della Fiat 127, nel 2021 la Fondazione Manzoni Arte e Design, fondazione no profit che dal 2015 si occupa di custodire l'archivio di Pio Manzù, sosterrà ed incentiverà manifestazioni ed eventi per onorare e ricordare la piccola, ed ancora attuale, macchina che ha fatto la storia della casa automobilistica torinese.
www.fondazionemanzoni.it

www.fondazionemanzoni.it

Fondazione
MANZONI
arte e design





Che macchina! 1971-2021 Pio Manzù e i cinquant'anni della 127

Mauto Torino 17 Giugno-5 Settembre 2021

Il MAUTO celebra il cinquantenario di una delle Fiat più amate e di successo: la piccola e ancor oggi moderna 127. E' l'occasione di rendere uno speciale omaggio anche alla figura del suo designer, Pio Manzù (1921-1969). La sua visione sul tema della mobilità, la sua cultura nel disegno industriale sono, anch'essi, di particolare attualità.

La mostra, che rimarrà aperta tutta l'estate, riunirà al Museo le Fiat 127 più belle e riuscite. Il titolo stesso dell'esposizione è tratto dalla campagna di lancio della prima serie.

Accanto alle vetture, una ricca selezione di disegni, modelli e progetti che Pio Manzù realizzò durante la sua vita, breve, ma straordinariamente feconda. Dalla celebre lampada Parentesi (realizzata insieme ad Achille Castiglioni nel '68), alla rivoluzionaria Autonova FAM del '64 (primo monovolume della storia moderna), al prototipo del City Taxi su meccanica Fiat 850.

L'esposizione, articolata su una selezione di cinquanta opere, è stata realizzata grazie alla collaborazione e al sostegno della Fondazione Manzoni Arte e Design e con il contributo tecnico di Stellantis Heritage. E' curata da Giosuè Boetto Cohen e Giacomo Manzoni, figlio del designer.



FIAT 127



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



Fiat 127 1a serie Torino, Centro Stile Fiat designer Pio Manzù 1969
Serie Limitata 200 pezzi 50 anniversario 1971-2021
www.brumm.it/127 100% made in Italy

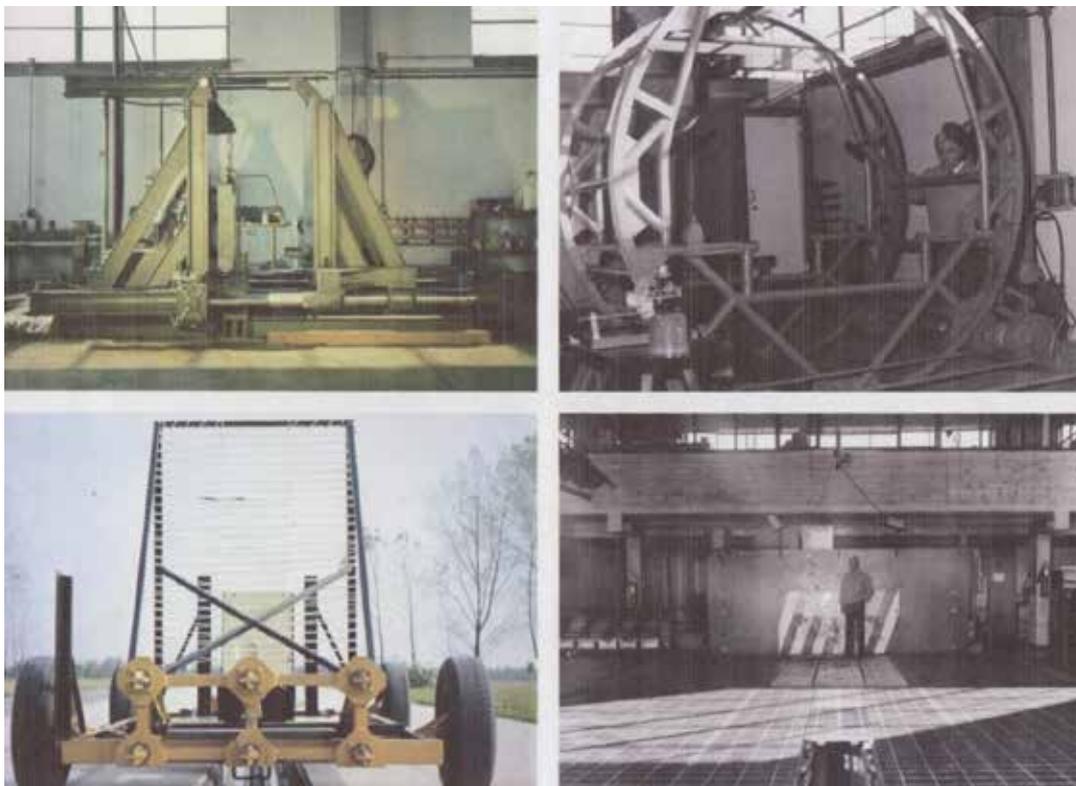
Fiat 127 1a serie 1971 - 50° anniversary collection - 7 colorazioni Fiat 1971



rosso corallo | bianco | giallo tahiti | verde lago | verde palude | azzurro acquamarina | blu scuro



FRAMMENTI DI STORIA E DI TECNOLOGIA



Sfogliando in relax alcuni documenti conservati nel mio archivio, ho trovato delle fotografie che riportano l'orologio del tempo indietro agli anni '70. Scattate presso il Centro Prove di Balocco di proprietà (all'epoca...) di Alfa Romeo, documentano alcune delle installazioni fatte realizzare e messe a punto dai Tecnici del Biscione per la verifica della robustezza delle scocche, in coerenza con le normative in materia di sicurezza emanate dai vari Enti preposti con costante e continua evoluzione, sia per le crescenti esperienze maturate che dalla crescita di sensibilità in materia di sicurezza. Le informazioni e le testimonianze dell'epoca ricordano come Alfa Romeo, già con la gamma "progetto 105", comunemente nota come "famiglia delle Giulia", progettò ed avviò alla produzione scocche a deformazione controllata.

Nello specifico, la testimonianza fotografica afferisce:

- al muro per le prove di impatto, conto il quale le vetture complete venivano "schiantate" a diverse velocità per verifica delle deformazioni delle scocche, dopo un lancio procurato per mezzo di un carrello trainato da fune mossa da due motori Montreal accoppiati. Un curiosità: lo sgancio della vettura dal carrello, in prossimità del punto di impatto, era assicurato da un sistema mutuato da quelli in uso in aviazione per lo sgancio delle bombe;

-al carrello impiegato per la verifica della resistenza all'urto dei materiali;

-alla pressa per la misurazione delle deformazioni statiche;

-alla cella rotante al cui interno il veicolo incidentato veniva

inserito e fatto ruotare per verificare le perdite di liquidi.

Di seguito la circostanziata ma precisa testimonianza di un funzionario ex Alfa Romeo, all'epoca coinvolto nella realizzazione degli impianti in argomento:

Ho ricevuto con molto piacere le foto che non ho e che mi ricordano tempi "preistorici" ma molto nitidi e di reciproca soddisfazione, visto che siamo stati i primi a dotarci di mezzi conformi per omologazione USA (49 Stati + California) ed in cascata Svezia ,Australia etc...

Per dettagli :

- la barriera principale era costituita da un blocco in calcestruzzo da 300 tonnellate, ancorato alla specifica fondazione, isolata sismicamente dal fabbricato, struttura che nell'uso non riportò mai lesioni;

- il "gira-arrostò" entro il quale si doveva inserire la vettura subito dopo l'impatto, ruotandola per la raccolta di liquidi e misurazione degli stessi;

- la "pressa" per verifica di deformazioni quasi statiche,

- il "carrello di impatto" per valutazioni, secondo varie decelerazioni ottenibili, mediante specifiche tubazioni in acciaio che si collassavano nell'urto contro barriera.

Era il 1973/74 , FIAT non era dotata dei nostri strumenti approvati da EPA e venne varie volte a Balocco per prove sulla Ritmo USA, denominata Strada se ben ricordo.

Altri tempi, altri uomini, menti "avanti" e propensione alla ricerca dell'eccellenza... ■



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 SCADA AL 31 DICEMBRE

La quota sociale per il rinnovo ammonta per il 2022 ad € 75,00 (€ 55,00 se familiare convivente).

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 IT28D0306909606100000121109



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.

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**

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

