



Auto moto storiche Bagni della Porretta

NEWS

Notiziario interno

Estate 2021

Cari Soci e Amici

E' iniziata l'estate, e finalmente.... la tanto attesa "zona bianca", molti di noi si sono già vaccinati e il basso indice dei contagi ci fa ben sperare di riprendere al più presto la nostra normale attività.

In primavera il Consiglio aveva stilato un ambizioso calendario manifestazioni "PROVVISORIO" che purtroppo non è stato rispettato a causa delle note restrizioni che ci hanno accompagnato per lungo tempo.

Il grande desiderio da parte di molti soci di rimettersi in movimento, ci ha motivato, attuando il protocollo anti Covid fornito da ASI, ad organizzare due raduni: il 16 maggio "passeggiata dei due laghi" ed il 6 giugno: "La Linea Gotica e i tesori sulle rive del Santerno".

A conferma della voglia di "risveglio" l'adesione è stata altissima ed in entrambi i casi si è raggiunto il numero massimo di iscritti ammessi.

Il giorno 27 giugno si è svolta l'assemblea annuale, con esposizione dei mezzi, in Piazza della Libertà e la premiazione agli amici che da più di venti anni fanno parte del nostro sodalizio.

A seguire gli appuntamenti prossimi:

Raduno Fuoristrada - 25 luglio

Coppa Porretta - 10 / 11/ 12 settembre

Giornata Nazionale del veicolo storico - 26 settembre

Raduno auto "Tartufesta" - 14 novembre

A causa dell'impossibilità di realizzarle le tradizionali manifestazioni "Passo Passo a quattro ruote" e "Porretta - Castelluccio" sono state annullate

Dal 1° luglio la Sede di piazza Libertà è aperta per i consueti incontri conviviali del giovedì sera, nei mesi scorsi le attività di segreteria, rispettando le normative, si sono svolte con regolarità.

Il Presidente ed il Consiglio Direttivo augurano a tutti Voi una serena estate e buone vacanze

Giuliano Mazzini, il numero Uno

Il 10 Aprile 2021 ci ha lasciato Il Cav. Uff. Giuliano Mazzini, che tutti al Club chiamavamo familiarmente "il babbo di Mosè". Tanti sono i ricordi che si rincorrono nella mente pensando a lui.

Per tutti noi sarà sempre "il numero Uno", infatti nel lontano 1989, nel libro dei soci, sua fu la tessera numero uno, e lui, tra i soci fondatori, è stato acclamato come primo Presidente. Durante tutti questi anni è stato sempre protagonista dei momenti più salienti della vita di club, affascinando gli appassionati con i suoi racconti, che traeva, di volta in volta, dal paniere ricolmo degli innumerevoli aneddoti, riguardanti soprattutto i quarant'anni trascorsi alla DEMM, dove iniziò a lavorare a 15 anni come disegnatore per poi diventare progettista, fino a ricoprire i ruoli di massima responsabilità dirigenziale. Il ritmo della sua inseparabile armonica risuonava alla fine dei pranzi conviviali del Club, così come era accaduto al cospetto dei personaggi politici e dell'industria che aveva incontrato.

Che la DEMM fosse nel suo cuore traspariva dalle numerose interviste, durante le quali i giornalisti rimanevano letteralmente storditi dalla sua foga narrativa, tanto che, alla fine, lo spazio a lui dedicato era sempre superiore alle aspettative, come era accaduto nel 1999, quando l'A.M.S. ed il Museo DEMM furono oggetto della visita del Presidente dell'ASI e su "La Manovella" venne pubblicato uno speciale su Porretta Terme. Il suo atteggiamento, nei confronti di chi gli poneva quesiti, volti a chiarire aspetti tecnici relativi a motocicli da lui progettati, era appassionante, quando ne difendeva strenuamente le scelte, motivandole a ragion veduta, anche dopo molti lustri. Ha sempre ritenuto un punto di forza il provenire dalla montagna, essere nato alle Fornaci di Casola per lui era un vanto ancor di più quando doveva confrontarsi con accademici e teorici e nemmeno alla presentazione del suo libro, durante l'ASI MotoShow, a Varano de Melegari, avrebbe mai smesso di spiegare le ragioni del successo di una piccola realtà montanara.

Pochi anni fa, in officina, supervisionando i lavori alla sua Essex SuperSix, ascoltava un giovane tecnico che si mostrava titubante riguardo la possibilità che la stessa potesse funzionare, lo apostrofò sonoramente, prese un pennarello ed un cartone da terra ed in due e due quattro disegnò in modo sintetico il sistema di alimentazione dell'auto americana evidenziandone la "complessa semplicità" ... per farla andare, bastava saperla fare andare.

Gianluca Mascagni



Ero la disperazione dei miei genitori

Ricordo quando tra le mani mi consegnavano l'ennesima macchinina nuova, intonsa, nella sua scatola originale.

Mebetoys in scala 1/24, le mie preferite, oppure le Polistil 1/18.

Magari un regalo pensato, curato nei dettagli, scelto con cura dalla mamma...

A me piacevano le macchinine, ci giocavo volentieri ed era il mio passatempo preferito, la mamma lo sapeva.

Con incredibile incoscienza, le modificavo a colpi di lima, carta vetrata, a volte anche martello.

Dovevano apparire vissute, chilometrate. Sennò non mi davano le giuste emozioni.

Aggiungevo anche livree di fantasia (mio papà era tipografo e materiale adesivo non mi mancava), e se avessi avuto la possibilità di avere tra le mani qualche bomboletta spray, sarei stato al settimo cielo.

Poi le biciclette. Tutte di seconda/terza mano, erano quasi sempre da restaurare. Cominciò l'era delle bombolette spray, e degli immancabili adesivi personalizzati. Ad una montai anche una radio FM, e due faretti laterali utilizzando delle torce "luciolina".

Arrivò il primo motorino, un Guzzi Dingo Cross del 1968, devastato dall'incuria e regalo di un amico di mio papà. E vai con il restauro. Andava veramente forte, in confronto alle biciclette, e non dovevo neanche pedalare!! Gioia infinita... Ancora lo conservo.

E la Vespa bianca. Quella fu la prima cosa nuova a due ruote che mi capitò. Me la regalò il mio vecchio, dopo un'estate trascorsa a lavorare con lui in tipografia. Comprata dal compianto Lucio Zaccanti, il mio papà si raccomandò che la mantenessi originale di motore, marmitta e sella monoposto.

Un mese dopo avevo già montato, di nascosto in garage, il 102 Polini ,19 Dell'orto, sella dell'et3 e scarico prima. Oltre a portapacchi ed ammenicoli vari, installai un'impianto stereo ed un CB Midland, con un'antenna da camionista che turbostar spostati... Due faretti di profondità e trombe bitonali completavano l'allegorico mezzo che, ovviamente, rivernicai di uno splendido blu lancia metallizzato, dopo essere passato da un oro pallido e bianco perla. Tutto questo in un paio di anni...

Patente A per una breve epopea su di un Cagiva Aletta Rossa, che non mi piaceva perché non c'erano le stesse possibilità di folklorizzazione come sulla vespa. Infatti l'amore è durato poco.

Finalmente patente B , 1986. Prima auto un Maggiolino 6v del 1968, standard. Aveva il rubinetto della riserva come sulla Vespa, era affascinante. Lo andai a prendere in demolizione a Reggio Emilia dopo aver letto un annuncio, e lo portai a casa in autostrada! Ero felicissimo, lo restaurai in garage e ci partii per le ferie in Sardegna, un orologio. Altri 3 Maggiolini e poi 500, 850, Beta Montecarlo, Fulvia, Uno Turbo, tante Lancia Delta (quando ancora le buttavano via!), Mercedes 220 , Golf MK1 ecc. ecc.

Passione corse:

Davanti a casa passava la ps del rally alto appennino bolognese, un'evento imperdibile per noi ragazzi. Mio Papà lavorava freneticamente per stampare le plance, i programmi di gara, l'elenco iscritti, gli adesivi vari che l'evento richiedeva. Il Rally era una cosa a me sconosciuta, lo conobbi tra le mura di casa e mi piacque talmente tanto da ripromettermi che da grande ci avrei provato anche io.

Cominciai tardi però, nel 2004 a 36 anni, con una Fulvia 13s trovata in un fienile poco lontano. Meritava la trasformazione in gr2, documenti in regola, ottima base e ottima occasione. Ricordavo ancora bene la promessa fattami...

E via per mostre scambio, Reggio Emilia, Imola, Padova, per cercare ricambi e la roba giusta. Il meccanico di fiducia, ex preparatore, che con pazienza mi assecondava.

Pronta la Fulvia, tante gare rievocative tra cui Costa Smeralda, San Marino, Rally Barum in Rep. Ceka...

Grandi soddisfazioni riconfermate nel tempo con altri mezzi "da sbarco", tra cui Delta 16, Golf Gti , Porsche 911 , Ritmo 130 , Fiat 850 proto... Ognuna di queste auto meriterebbe la sua storia , ma divagherei troppo.

Ho corso anche nei rally moderni, con Peugeot 106 e 206. Non si rompeva niente, non c'era gusto...

L'aggregazione poi che accomuna i partecipanti alle manifestazioni storiche, non ha nulla a che vedere, ai miei occhi sia chiaro, con

l'antagonismo sfrenato e caparbio dei rally moderni, dove manca sempre quella salsiccia e vino che , a fine gara , ti permette di entrare in un contesto speciale , di passione e condivisione , che non vedi l'ora si ripeta.

Nel mondo delle storiche si incontrano persone veramente speciali, che a me personalmente hanno formato e che non smetterò mai di ringraziare. Non sono più un ragazzo, e sono felice di vedere tanti giovani che si avvicinano alle targhe nere con lo stesso entusiasmo di quando avevo io 18 anni.

Allo stesso modo, sono disponibile sempre a fare due chiacchiere con chi ha bisogno di consigli, nel mio piccolo, o impressioni su un progetto ambizioso, come lo sono stati quasi tutti i miei progetti.

Ultimo, rimessa in strada della nuova arrivata, NSU PRINZ L, di un fantastico arancio caco...

Un abbraccio a tutti gli amici dell'A.M.S. Bagni della Porretta, che ringrazio per la disponibilità, gentilezza e professionalità sempre dimostratami.

Franco Busi – facebook Franco Ceres

Francois Isacc de Rivaz

Mezzo secolo prima del brevetto di Barsanti e Matteucci un francese naturalizzato svizzero, Francois Isacc de Rivaz (1792-1928) progettò un motore a combustione interna.

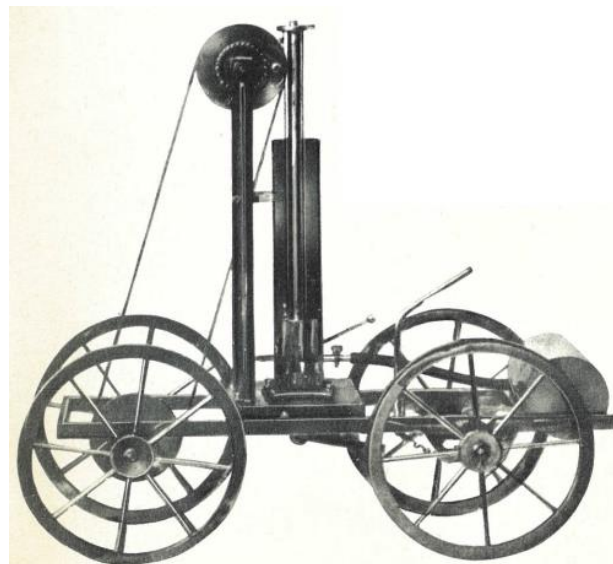
Dopo essersi insediato in Svizzera, de Rivaz, iniziò a sperimentare i primi esempi di motore a combustione interna per poi realizzare un prototipo nel 1804.

Il motore era costituito da un lungo cilindro disposto verso l'alto, al suo interno si trovavano due pistoni, quello più grande era il pistone principale ovvero quello che faceva muovere la ruota, mentre l'altro, che si trovava in fondo al cilindro, serviva per far entrare l'aria e per far uscire i gas di scarico. Il combustibile, il quale era una miscela di aria e idrogeno, veniva iniettato all'interno da un contenitore e dopo che la miscela era stata compressa dal pistone il tutto veniva incendiato da una sorta di batteria elettrica; il motore non aveva un sistema di temporizzazione e quindi l'introduzione del combustibile e l'accensione erano sotto controllo manuale

Alla fine del 1806 de Rivaz installò il motore su un specie di carrozza che chiamò "Charrette" ed il 30 gennaio 1807 gli fu concesso il brevetto 731 a Parigi.

Nel 1813 de Rivaz costruì un veicolo sperimentale molto più grande che chiamò *grand char mécanique*. Era lungo 6 metri, dotato di ruote di due metri di diametro e pesava quasi una tonnellata. Il cilindro era lungo 1,5 metri e il pistone aveva una corsa di 97 cm. la macchina era carica di 700 libbre.

Le prove ufficiali furono eseguite nella città svizzera di Vevey il prototipo percorse 26 metri su un pendio di circa il 9% ad una velocità di 3 km / h. Ad ogni corsa del pistone, il veicolo si spostò da quattro a sei metri.



Un'auto da rally dimenticata

"Ho trovato questo annuncio su Autoscout24", così è iniziata la storia con la mia Mazda 323 GTR, con un annuncio inviatomi da un amico malato di motori forse anche più di me.

Lo stesso amico che, quando mi sono reso conto di avere in garage uno dei pochissimi esemplari totalmente originale e con relativamente pochi km sulle spalle per la sua età, mi ha consigliato di parlare con Mosè e di conseguenza mi ha fatto conoscere il Club AMS Bagni della Porretta.

Quando sono andato a vederla la prima volta conoscevo solo superficialmente la 323 GTR, è un'auto nota solo a un piccolo numero appassionati di cui esiste pochissima letteratura (sopra tutto in italiano), ma attirò subito il mio interesse per via delle soluzioni tecniche tipiche delle auto fatte per essere omologate e correre nei rally degli anni 80 e 90: motore 4 cilindri turbo (anche se al contrario della concorrenza non aveva la cilindrata piena consentita di 2.0l, ma si fermava a 1840cc), trazione integrale permanente e schema sospensivo raffinato. Considerato il corpo vettura piccolo e leggero anche per gli standard dell'epoca (la bilancia si ferma a 1230kg), le caratteristiche per un'auto dinamica e interessante da guidare c'erano tutte e le aspettative non sono state disattese!

Si è rivelata essere un'auto precisa e sensibile ai comandi, con cui è possibile giocare con i trasferimenti di carico grazie alle reazioni docili e controllabili, con un'erogazione un po' vuota ai regimi medio/bassi ma con una potenza adeguata una volta entrato in coppia il turbo.



Solo successivamente ho approfondito la mia conoscenza tecnica e storica di quest'auto, cercando informazioni su riviste/brochure dell'epoca e su siti web/forum presenti su internet in diverse lingue straniere, ma anche rintracciando e contattando i pochi altri proprietari presenti in Italia.

Ho così scoperto che la 323 GTR è un'auto particolare, prodotta in soli 2500 esemplari necessari all'omologazione nei rally, dotata di raffinatezze tecniche come la turbina su cuscinetti (è stata la prima auto di produzione ad adottare questa soluzione tecnica) raffreddata a liquido, con una storia sportiva di tutto rispetto nei rally mondiali e nazionali.

Raramente il marchio Mazda viene associato ai rally, nonostante i risultati ottenuti quando corse ufficialmente tra il 1987 e il 1993: se in Gruppo A non riuscì mai a essere realmente competitiva, sia per la minor cilindrata/potenza sia per il budget risicato rispetto alla concorrenza (si contano solamente 3 vittorie mondiali), in Gruppo N (ovvero la categoria più vicina all'auto di serie) con le diverse evoluzioni della 323 che si sono succedute negli anni Mazda riuscì a vincere 3 titoli mondiali (1988 4WD Turbo - 1991 GTX - 1993 GTR) e diversi titoli nazionali, confermando le qualità e la bontà progettuale dell'auto stradale con l'unica vera lacuna identificabile nella fragilità del cambio se troppo sollecitato.

Un'auto sottovalutata e dimenticata la 323 ma che, a modo suo, ha lasciato il segno nella storia dei rally (tra i piloti che negli anni hanno corso per Mazda cito su tutti i compianti Hannu Mikkola e Ingvar Carlsson, l'allora giovane promessa Tommi Makinen, ma anche Alessandro Fassina che diventò campione del mondo Gruppo N nel 1993 con un 323 GTR preparato dal Mazda Rally Team Italia) e ha contribuito all'evoluzione tecnologica delle auto ad essi ispirate, meritando di essere ricordata insieme a tutte le altre colleghe e concorrenti che ancora oggi ammiriamo e apprezziamo.

Beghelli Daniele



Foto di gruppo "La Linea Gotica e i tesori sulle rive del Santerno"

Una ventata di aria fresca

Salve, mi presento: sono Marcello Brunini, consigliere del club AMS Bagni della Porretta e mi è stato chiesto di scrivere un breve racconto relativamente alla manifestazione che in data 6 giugno ci ha portato a Castel del Rio.

Non essendo certo uno scrittore, mi sono subito chiesto cosa potevo scrivere anche per attirare la Vostra attenzione. Potevo presentare la cronaca dettagliata degli eventi, della giornata (in realtà fortemente variabile per quanto riguarda il meteo), degli equipaggi partecipanti e del parco auto, effettivamente molto interessante. Poi ho pensato che non essendo così esperto, soprattutto nel valutare le auto, era meglio delegare ad altri dotati di maggiore conoscenza in merito.

Mi sono allora chiesto cosa mi aveva maggiormente colpito in questa interessante giornata: certamente la nutrita partecipazione di soci nuovi o storici con i quali riprendere vecchi discorsi interrotti dallo scorso anno o iniziarne di nuovi, il tutto condito dalla soddisfazione di ritrovarci di nuovo assieme uniti dalla passione che ci accomuna. Oppure la presenza di partecipanti non iscritti al nostro Club che grazie ad una capillare diffusione del programma avvenuta con tutti i mezzi disponibili ci ha permesso di pubblicizzare al meglio l'evento. Infine la bellezza del Palazzo degli Alidosi, dell'omonimo ponte rinascimentale a schiena d'asino e del museo della Guerra- Linea Gotica che tanto interesse ha suscitato nei partecipanti. Ma ancora non mi sentivo soddisfatto, e ripensando alla giornata mi sono ricordato quanto riferito a Maurizio Lenzi da un partecipante non socio che ha manifestato lo stupore per l'elevato numero di giovani partecipanti, ironizzando sul fatto che "alle altre manifestazioni gran parte dei partecipanti arrivano con la zanetta". Ecco cosa avevo solo distrattamente notato ma non memorizzato: i tanti giovani che avevano partecipato alla manifestazione: ben 11 ragazzi su 59 partecipanti, certamente una percentuale che normalmente non si vede in occasione dei raduni. Ma a stupire non è stato solo il numero, ma anche come questi ragazzi hanno interpretato il raduno passando dall'interesse verso quanto di bello ed interessante ci è stato mostrato da parte della guida/Sindaco di Castel del Rio che ha sapientemente raccontato la storia del Paese, alla partecipazione attiva ed allegra al pranzo, momento conviviale durante il quale hanno dato mostra della loro naturale e rumorosa voglia di divertirsi. Infine un breve cenno alle loro auto che con i loro colori ed i loro motori ricchi di potenza hanno dato alla carovana un aspetto meno formale e compassato.

Per tutto questo ringrazio questi ragazzi che di fatto hanno portato "una ventata di aria fresca" sperando di ritrovarli con il medesimo spirito nelle future manifestazioni.

A presto....

Marcello Brunini

COPPA PORRETTA - L'ultima corsa di Enzo Ferrari Pilota



Ferrari – Compagnoni IX Agosto 1931 – Bagni della Porretta

Nell'anno 2021 ricorre il 90° anniversario del "Circuito delle tre Provincie", ultima corsa alla quale Enzo Ferrari partecipò come pilota. Questa importante competizione si disputò il 9 Agosto 1931, con partenza ed arrivo a Bagni della Porretta, la cittadina termale che proprio il 20 agosto dello stesso anno cambiò nome in Porretta Terme. Questa ricorrenza ci ha stimolato ad organizzare una rievocazione della famosa gara; si tratta di un progetto molto ambizioso, sia dal punto di vista economico che organizzativo, essendo riservata a vetture sportive costruite fino al 1935.

Il programma, al quale il Consiglio direttivo del Club sta lavorando da oltre un anno, può essere così sintetizzato:

Venerdì 10 settembre : il pomeriggio sarà dedicato all'accoglienza dei partecipanti, ai quali verrà presentata Porretta Terme ed all'esposizione delle vetture; seguirà una serata culturale, aperta alla cittadinanza, dal titolo "quando correndo si mangiava la polvere".

Sabato 11 settembre: I concorrenti partiranno da Porretta Terme per seguire il percorso originario della gara, che attraversa le località di Pracchia, S. Marcello Pistoiese, Abetone, Pievepelago, Riolunato, Sestola, Fanano, Lizzano in Belvedere, Gaggio Montano. L'arrivo sarà nel centro storico della Città Termale. Durante la giornata saranno previste diverse soste, che consentiranno agli equipaggi di meglio apprezzare i luoghi attraversati, ed al pubblico di ammirare lo storico museo itinerante. La giornata si concluderà con la cena di gala, momento scelto per intrattenere gli ospiti con aneddoti storici.

Domenica 12 settembre: sfilata delle vetture e loro presentazione al pubblico, premiazione e consegna dei riconoscimenti ai partecipanti che verranno invitati per il 2031, in occasione del centenario.

L'obbiettivo del Nostro Club è quello di realizzare una manifestazione di qualità, che attragga l'interesse degli appassionati e della cittadinanza, ma soprattutto faccia conoscere meglio la storia motoristica del nostro Appennino.

Tutti i soci sono invitati in quei giorni a presenziare l'evento, per respirare un clima di festa e un'immersione nella storia dell'automobilismo sportivo.

Curiosità sulla corsa

La corsa fu vinta da Tazio Nuvolari su A.R. 1750 con il tempo di 1.58' e 46" e 1/10 alla media di 64.91 km/h, Enzo Ferrari secondi a 32" e 9/10,

su A.R. 2300 8 C, terzi ex equo Clemente Biondetti e il Conte Rusca a 6' di distacco.

Enzo Ferrari ebbe un piccolo problema ai freni nelle vicinanze di Pracchia quando era in testa alla gara e in quei giorni aveva deciso di abbandonare la carriera da pilota per dedicarsi esclusivamente alla scuderia.

La ragione principale di questo abbandono fu comunque dettata dal fatto che di lì a poco sarebbe diventato padre; infatti il 19 gennaio del 1932 nacque il figlio Alfredo detto Dino.

Il nostro Campione



Gamberini-Ceccardi a fine prima tappa (Viareggio) mille miglia 2021

Il nostro campione è Alessandro Gamberini socio storico di A.M.S.

Alessandro è un campione di gare di regolarità per auto storiche ed è annoverato entro i primi cinque in Italia.

Nel lontano gennaio 1996 un gruppo di amici del nostro Club si accingeva a partire per Madonna di Campiglio per partecipare ad una gara: la WINTER MARATHON; Alessandro attratto dall'impresa chiese agli organizzatori di poter partecipare e gli fu attribuito un numero fuori gara.

Da allora nacque subito una amicizia con tutti noi ed in modo particolare con Maurizio Donini con il quale iniziò da subito una collaborazione ed uno studio delle tecniche di "passaggio" e di "sdoppiamento".

Iniziò poi una serie di allenamenti e l'anno seguente si iscrissero al campionato nazionale dell'A.S.I. chiamato "TROFEO DEL PRESIDENTE".

Da allora il Nostro Socio ne ha fatta di strada, vincendo innumerevoli gare e partecipando già a dieci mille miglia con eccellenti risultati, che sarebbero stati a volte migliori se non avessero avuto penalizzazioni dettate dai coefficienti delle vetture condotte.

Palmares mille miglia:

2011 - 7° assoluto su Nash-Healey

2014 - 2° assoluto su A.R. 1750 GS

2016 - 5° assoluto su A.R. 1750 GS

2019 - 5° assoluto su A.R. 1750 GS

2021 - 6° assoluto su Fiat 514 Coppa delle Alpi

Bravo Alessandro che con determinazione ed impegno hai coronato, con molti successi, la grande passione per il nostro mondo.

Stefanelli Sauro