



Auto moto storiche Bagni della Porretta

NEWS

Notiziario interno

Primavera 2020

Lettera del Presidente

Questi mesi di clausura e di obbligata inattività dovuti al Covid-19 hanno costretto alcuni di noi a non poter nemmeno ammirare i nostri mezzi storici, parcheggiati anche solo a pochi chilometri, ma fuori dalla zona permessa. Tutti noi li abbiamo lasciati fermi in garage con batterie staccate e rigorosamente coperti dai teli. Questo frangente, però, non ci ha impedito di sperare nel futuro e di sognare il momento del ritorno alla normalità. I nostri pensieri si sono concentrati su come prepararsi a qualche lavoro di miglioria, abbiamo sperato nell'imminenza della prima uscita (per "sgranchire" le ruote) o come sarebbe stato il primo raduno in tempo di convivenza con l'epidemia. Il Club in questi due mesi, mentre la sede era chiusa, ha continuato le attività essenziali, quale la gestione tessere e qualche pratica urgente utilizzando il "lavoro agile" e sono stati realizzate riunioni di Consiglio in chat e/o videoconferenza.

L'A.S.I., pur mantenendo operativo qualche impiegato, ha sospeso l'attività radunistica e le sedute di omologazione fino a data da destinarsi.

Nel corso di questi mesi sono stati nominati i due C.T. di Club Mosè Mazzini e Sauro Stefanelli che, a seguito della nuova normativa, vengono anche identificati presso la Motorizzazione Civile; è stato inoltre rinnovato il sito del Club (www.amsbagnidellaporretta.it) che invitiamo tutti voi a consultare.

Nella sede del Club sono state predisposte tutte le misure di sicurezza anti Covid-19 e dal 18 Maggio ed è stata riaperta la segreteria, per lo sviluppo di pratiche urgenti, solo su appuntamento telefonico, nei giorni di giovedì e sabato dalle 9.30 alle 11.30 (telefoni: Mosè 320 0533370; Stefanelli 392 6940214; Maria 329 6260468). Rimangono, purtroppo, sospesi gli incontri del Giovedì sera.

Un caloroso saluto

Maurizio Lenzi

Sinistro presagio.....

Carlo Biscaretti di Ruffia ci racconta, nel 1949, nel libro "I cinquant'anni della FIAT" il resoconto della sua partecipazione al PRIMO GIRO D'ITALIA IN AUTOMOBILE che si svolse da sabato 27 aprile a domenica 12 maggio 1901.

La fatica degli argonauti s'iniziò dal ponte Isabella, a Torino, la mattina del 27 aprile e risultò impresa naval-terrestre tanto fu l'acqua che ci accompagnò quasi fino a Roma. (La nostra 4 cilindri fece fino a 43 di media; Nazzaro fu meraviglioso: l'aquilotto metteva le ali). Ma il racconto di questo primo giro d'Italia in automobile farebbe un... romanzo giallo, tanto fu pieno di peripezie. Per la prima volta intere popolazioni si riversavano sulla strada a veder passare le macchine in gara. Folla ad ogni tappa. Sindaci con la pancia cinta dal tricolore ad ogni traguardo. Scolaresche schierate. Cani, frotte di cani sacrificati al moderno orco su ruote. L'arrivo terminale a Milano (27 macchine) fu un trionfo. Il corteo delle vetture avanza preceduto da un drappello di guardie diazarie in bicicletta. Il più fitto mistero regna sulle ragioni che spinsero i militi all'insolito omaggio. È evidente che già fin da quel tempo una sottospecie del fisco aveva preso sotto la sua paterna protezione queste vacche da mungere, volgarmente chiamate automobili.

Dal dopoguerra ad oggi, e forse come ci recita Carlo Biscaretti da inizio secolo, l'automobilista è sempre stato "tartassato". Le tasse hanno avuto, negli anni, la foggia più svariata e talvolta sono passate inosservate anche ai più attenti cultori del motorismo.

Ci soffermiamo però in una modesta analisi delle due principali e ininterrotte: il "bollo" e la tassazione sulle benzine.

Il bollo o tassa di circolazione sostituita nel 1982 in tassa di proprietà costringendo a pagare anche chi aveva auto con limitato utilizzo non ha avuto prezzi con salite esponenziali. Prendiamo ora in considerazione una vettura a benzina di cilindrata 1100 cc e vediamo lo sviluppo: nel 1948 pagava lire 10.029 attualizzate ad oggi a € 188 oggi una vettura di pari cilindrata (vige la potenza) paga circa € 120. Non è vero che i prezzi di oggi dei carburanti, nonostante il BRENT oscilli fra i 55 ed i 60 \$us, siano da sempre i più elevati, fatta eccezione per il gasolio. Attualizzando i prezzi, con i coefficienti dell'Istat e convertendoli in Euro, scopriamo che la benzina nel 1960 costava (98 lire) € 1,347 al litro e dal 1970 ad oggi è stata costantemente sopra € 1,100. Prezzi maggiori degli attuali sono stati costantemente dal 1974 (crisi energetica) al 1998, con punte di €/litro 1,628 nel 1977, 1,565 nel 1982. Una fase discendente dei prezzi delle benzine si è avuta dal 1990 (prezzo €/litro di 1,173) al 1998 con un minimo pari a € 1,050. La risalita dei prezzi è avvenuta dal gennaio 1999, quando la materia prima era giunta sotto i 9 \$us al barile e da allora è sempre cresciuta fino agli attuali livelli, con delle oscillazioni periodiche. Detto questo però il "sinistro presagio" si è avverato in quanto le tasse hanno due terzi del peso del prezzo finale della benzina.

Dopo queste considerazioni ci chiediamo dove è finita l'avidità dello Stato?

La risposta sta nel fatto che i volumi del circolante sono cresciuti enormemente ed in tal modo "noi automobilisti" contribuiamo in maniera massiccia alle entrate.

È così svelato il "fitto mistero" che Carlo Biscaretti di Ruffia, già nel lontano 1949 aveva intuito.

Nessun male vien per nuocere..... (si fa per dire)

Carissimi amici, qualcuno di voi mi conoscerà, sono quel "pazzoide" che si è appassionato al restauro dei ciclomotori, per lo più popolari, che nel corso degli anni ho provveduto a reperire.

Per mancanza di tempo avevo sempre procrastinato il loro restauro ma in questi mesi appena scorsi, a causa del fermo lavorativo forzato dovuto al COVID ed avendo la fortuna di abitare sopra l'officina, io e mia moglie ci siamo messi di buona lena e abbiamo sistemato ben 12 mezzi, tutti perfettamente funzionanti, conservati, completi ed originali che andremo a presentare alla sessione di omologazione che si terrà a Porretta ad ottobre.

Sono sempre stato abituato a fare qualcosa, ad avere una vita frenetica e ritrovarmi così, di punto in bianco, senza poter combinare nulla, mi aveva buttato il morale a terra. Meno male che mi sono venuti in aiuto quelli che chiamo in modo affettuoso "mototrabiccoli". Devo essere sincero, ridare vita ad un oggetto che era in coma da decine di anni, sentire quasi la sua voglia di rinascere e fare bella

mostra di sé, riesce a darmi una gioia infinita anche perché mi fanno tornare indietro nel tempo con la mente, ai miei 14 anni, quando col motorino, magari uno "scassone" della mamma, ti sentivi padrone del mondo. Economicamente i miei motorini costano poco e niente, con una moto importante si potrebbe acquistare un'intera collezione come la mia che conta circa un centinaio di esemplari ma sono sicuro che la soddisfazione mia e di chi viene a vederli magari dicendo: guarda un po', è uguale a quello che avevo io da ragazzo, non ha paragoni. Ricordiamoci tutti che nei decenni passati, cosa ha motorizzato tutti i ceti sociali, sono stati proprio i ciclomotori, ora tanto bistrattati ma che hanno avuto un'estrema importanza nell'ambito del motorismo storico.

In questa foto potete vedere una panoramica dei ciclomotori restaurati in tempo di Covid 19



Sandro Mattioli

Piccola pillola

Nel 1941 Ford aveva progettato e costruito un prototipo di vettura con scocca di canapa ed alimentata ad olio di canapa. I petrolieri gli fecero la guerra e della Hempy Body Car (così si chiamava la vettura vegetale) non se ne fece più niente.

Quarantena in mezzo alla natura

Cari amici e soci dell'AMS bagni della Porretta come saprete, sono possessore di una Jeep Commando del 1976, sapete, quei fuoristrada fatti dalla EBRO in Spagna su licenza Jeep, ma con motore diesel Perkins di 1760cc figlio della crisi energetica, quello che in quegli anni montava la Nuova Giulia Alfa Romeo. Erano quasi due anni che non lo usavo in quanto era ferma dal meccanico per qualche sistemazione e dato che in questo periodo di Corona virus ero stanco di stare in casa ho pensato di metterla in moto e di fare un giretto in mezzo ai campi ed al bosco. Non vi dico che fatica entrarci, perché con i miei 150 chili il volante era proprio contro la pancia, ma dai, spingi e tira sono entrato. La metto in moto, la faccio scaldare e parto. Una sensazione strana, volante duro, e che sfrega contro la pancia, ma dopo un pezzo che non la guidavo, piano piano ci riprendo la mano, riesco ad andare ad agganciare il carrello e poi giù per un campo, con l'erba così alta che non vedevo nulla, ma piano piano, dopo aver messo anche le ridotte, arrivo dove mio nipote aveva tagliato otto alberi di ciliegio e comincio a caricare. Ho riempito il carrello e sono tornato su a scaricarlo, scatenando tutti i 72 cavalli, e così per una decina di volte. Non vi dico le sensazioni, dopo tanto tempo, tanto che per finire ho

fatto anche un giro nel bosco, passando addirittura attraverso un centinaio di metri di fango, in quanto in quel punto c'è sempre acqua che sgorga e non vi dico come mi sono divertito, anzi, ve lo dico: moltissimo!

Rientrato a casa ero così soddisfatto del tempo passato alla guida che quasi tutti i giorni trovo una scusa per metterlo in moto e divertirmi ancora. Abitando in un podere agricolo mi sento fortunato in quanto ho potuto nel tempo di quarantena muovermi a piacimento e fare ciò che avrei fatto normalmente. Non sono un gran conoscitore della meccanica per cui mi piace più guidare che fare lavori di aggiustatura o di abbellimento. Speriamo che questa pandemia si risolva presto così potremo riprendere a trovarci e fare qualche bel giro tutti assieme.

Franco Fini

Garage al tempo del virus

Questo periodo d'isolamento è arrivato all'improvviso, cambiando il ritmo che scandiva normalmente le nostre vite. La sera del 9 marzo, rientrando dal lavoro insolitamente presto, ho attraversato il paese deserto ed ho incominciato a pensare come avrei potuto impiegare il tanto tempo improvvisamente resosi disponibile. La soluzione è apparsa chiara: il garage.

Inizialmente, preso da un moto compulsivo, ho iniziato spostando, archiviando, pulendo, verniciando, ma era un vortice dal quale non sarei mai uscito, anche perché speravo in una breve durata della quarantena. Ho deciso di focalizzarmi sul completamento di alcune vetture il cui restauro era stato accantonato, incominciando dalla sostituzione del cruscotto di una rara FIAT 131 Marengo, ferma in un angolo dal 2014. Le prime due serate sono servite per raggiungere l'auto, che nel frattempo era stata sommersa da ricambi, riviste, ragni e roba vecchia. Il cruscotto nuovo me l'aveva fornito un amico nel 2015 e tutte le volte che lo guardavo, appoggiato su di uno scaffale, mi pareva che mi dicesse: hai paura eh, di non farcela!

Bene, a noi due, inizio a smontare il vecchio ... e tutto quello che tocco finisce in briciole, svito tutto quello che a rigor di logica serve a supportare questo bruno monoblocco, classifico, pulisco, elenco parti che dovrò sostituire, ma non si muove. Le serate scorrono cercando tutorial su youtube, dimenticando che la 131 fu presentata nel 1974, poi mi arrendo e decido di mettere in ordine un archivio che ero sicuro contenesse un vecchio manuale per le riparazioni. I messaggi serali del premier mi fortificano, più è lunga la quarantena, più aumentano le mie possibilità di raggiungere il risultato. Dopo diversi viaggi alla discarica e dopo aver classificato trent'anni di manuali ecco comparire quello utile, che a pagina 246 evidenzia come vi siano due bellissimi bulloni, accessibili dal vano motore, dopo aver smontato altre paratie ed il meccanismo del tergicristallo. Adesso inizia la discesa, dopo aver rifatto cablaggi, sostituito lampadine ed interruttori, igenizzato la moquette e raccolto almeno cinquemila lire in gettoni telefoni e monetine incastrate ovunque, trascorsi quasi due mesi, approfittando della festa dei lavoratori, ho completato la sostituzione; nel frattempo il garage è diventato più accogliente e non aspetterò la prossima pandemia per portare a termine gli altri cantieri che contiene.

Al prossimo raduno ...in 131.

Gianluca Mascagni

Brigitte Bardot o Berlinetta Boxer ?



Morbida, sinuosa, sensuale, provocante, di rottura: durante la progettazione la chiamarono **Brigitte Bardot**, all'entrata in produzione divenne **Berlinetta Boxer**.

Non ha importanza, il nome che conta è un altro... Il nome che conta è **Ferrari**!

I buoi stanno davanti al carro // Enzo Ferrari

Motore davanti e il resto dietro: questo era il motto di Enzo Ferrari ed a cavallo tra gli anni sessanta e gli anni settanta il modello più rappresentativo di questa filosofia era la **365 GTB/4 "Daytona"**. Un autentico capolavoro disegnato per Pininfarina da quel **Leonardo Fioravanti** che, dopo aver interpretato la più squisita tradizione Ferrari, sarà l'artefice stilistico della grande trasformazione.

Nonostante le parole del **Drake** già nel 1960 venne realizzata la **246P** prima Ferrari a motore posteriore che, poco più che prototipo, fece la sua prima ed unica apparizione in Formula 1 nel Gran Premio di Montecarlo di quell'anno. A decretare il successo nelle competizioni di quella scelta tecnica fu la **156 F1** con cui **Phil Hill** vinse il Campionato Piloti e Costruttori nel 1961. Sempre in quell'anno vide la luce la stupenda **246SP**, capostipite di una lunga serie di vetture Sport Prototipi a motore posteriore centrale che raccolsero innumerevoli successi nelle competizioni.

Nella produzione di serie la prima vettura realizzata da Ferrari con questa architettura fu nel 1967 la **Dino 206 GT**, carrozzata **Scaglietti**, il cui motore era stato progettato anni prima da **Alfredo Ferrari**, detto "**Dino**", quel figlio scomparso prematuramente a 24 anni la cui morte causò una ferita inguaribile nell'animo di Enzo.

Nell'Ottobre del 1968 venne presentato al Salone di Torino il prototipo **P6** con motore V12 montato trasversalmente in posizione posteriore. La P6 è la prima "**vera**" Ferrari stradale in cui il carro sta davanti ai buoi: in primis perchè per il Commendatore l'autentico motore Ferrari doveva essere un 12 cilindri, ed in secondo luogo perchè le Dino erano una serie a parte in cui non compariva nemmeno il logo del **Cavallino**.

Attraverso la P6 e grazie alla mano di Leonardo Fioravanti (anche se qualcuno la attribuisce a Filippo Sapino) dopo essere stata presentata nel 1971 arriva in produzione nel 1973 la **365GT/4 "BB"**.

BB in omaggio a **Brigitte Bardot** per la bellezza della carrozzeria caratterizzata dal taglio netto della linea dell'equatore a separare idealmente la vettura in due parti: nera quella bassa delle ruote e della tecnica, colorata quella alta del design e dell'aerodinamica.

BB per la filante carrozzeria **Berlinetta** e per quel motore 12 cilindri a V di 180° simile, pur non essendolo in realtà, ad un motore **Boxer**.

Quel taglio orizzontale che separa la carrozzeria verrà poi riproposto qualche anno dopo nella **308 GTB** ed attraverserà un ventennio di produzione Ferrari toccando modelli epici quali la **GTO**, la **F40** ed addirittura nel 1995 nella **F50**.

Naturalmente non fu l'unico stilema introdotto dalla **BB**: l'aggressiva parte anteriore dalle linee tese a cuneo e le proporzioni semplicemente perfette faranno scuola per decenni. Altra caratteristica inconfondibile è il cofano posteriore dotato delle due "torrette" nere incastonate in una coppia di griglie longitudinali a cui è affidato il compito di far respirare i quattro carburatori triplo corpo Weber, due per bancata. Sempre sul cofano posteriore trovano posto, in questo caso in tinta con la carrozzeria, altre tre griglie orientate in senso opposto alle precedenti per lo smaltimento del calore generato dal motore. Due colorazioni per due funzioni diverse, atte ad esprimere i concetti di ispirazione ed espirazione. Ed ancora sul posteriore trovano spazio in questa versione tre fanali per lato, derivati dalla **365 GT 2+2**, sotto ai quali si trovano tre scarichi sempre per lato.

Ma il motore era il vero protagonista: un 4300 cc da 360 CV in grado di staccare lo 0-100 in 5 secondi e far volare la vettura fino a sfiorare i 300 km/h. Parliamo di una vettura di serie (prodotta in **387 esemplari**) del 1973... un Mostro!

Nel 1976 sua maestà si rinnova: Ferrari presenta la **512 BB** un'evoluzione figlia di una crisi petrolifera che segnò profondamente il mondo dell'automobile di quegli anni. La cilindrata venne portata a 4900 cc mentre la potenza scese a 340 cv (anche se aumentò la coppia su tutto l'arco dei giri) allo scopo di avere un'erogazione più regolare ed una minore emissione dagli scarichi, che furono protagonisti di una riduzione da tre a due per parte.

Sul posteriore scesero a due anche i fanali e fece la sua comparsa il piccolo spoiler sul tettuccio, quasi ininfluente sulla resa aerodinamica, ma importantissimo per creare la turbolenza necessaria a migliorare la dissipazione del calore da parte delle griglie sul vano motore. Così come per le torrette anche lo spoiler rivela la sua funzione attraverso la colorazione nera. Le altre modifiche alla carrozzeria furono la comparsa dei caratteristici fari gialli sul frontale accompagnati da un piccolo spoiler, l'allungamento dello sbalzo posteriore, l'allargamento dei parafranghi per ospitare una gommatura più generosa e le celebri **prese d'aria NACA** sulle fiancate laterali (che più avanti saranno uno dei segni distintivi della F40).

Gli interni rimangono pressoché invariati, ma con l'aumento di cilindrata, di gommatura e la possibilità di aggiungere il condizionatore il peso passa da poco meno di 1200 kg a quasi 1400 kg. Ne verranno prodotti appena più di **900 esemplari** (929 per la precisione).

Nel 1981 a dieci anni da quello storico salone di Torino entra in produzione la **512 BBi** in cui i 4 carburatori Weber lasciano il posto all'iniezione elettronica che esalta la fruibilità del motore senza incidere sulle prestazioni. Sono di modesta entità le modifiche estetiche che riguardano principalmente il paraurti posteriore, che ora integra il retronebbia, ed alcuni dettagli di plancia e volante. Naturalmente la targhetta posteriore, dal design molto particolare per l'epoca, viene arricchita di quella "i" che ne identifica il progresso tecnologico spinto, anche in questo caso, dalla necessità di ridurre le emissioni.

Sono **1007 gli esemplari** di 512 BB usciti da Maranello prima che questa, nel 1984, lasci il posto ad un'altra pietra miliare di Fioravanti: la **Testarossa**.

Un design semplicemente immortale che ha cambiato gli orizzonti tecnici di Ferrari delimitando, nel panorama automobilistico dell'epoca, un nuovo confine tra eleganza e sportività. La creazione di un genio il cui nome non poteva essere più azzeccato – "**Leonardo**" – che ancora oggi viene riconosciuto come emblema del Made in Italy. Tutto questo è la BB e sono sicuro converrete con me che l'accostamento ad un'altra icona di bellezza ed eleganza, qual è Brigitte Bardot, è tutt'altro che azzardato. Per portarvi a casa una BB vi serviranno tra i 350.000 ed i 450.000 euro.

Per una cena romantica con una splendida ottantacinquenne è necessario contattare il suo agente.
Poco ma sicuro entrambe avranno molte storie da raccontarvi.

Gabriele Verardi

La mia 124 Spider

In questi giorni ho avuto il tempo di sistemare delle foto, adesso con il digitale capita di farle e poi di non vederle. Tra le altre mi sono capitate quelle della mia 124 ragno, quando tramite un amico nel 2012 l'ho trovata quasi abbandonata in una casa di campagna in Francia. Il proprietario l'aveva fermata perché necessitava di un restauro e non voleva intraprenderlo. Quando l'ho vista la prima volta, era di sera, ho deciso subito di prenderla, anche se sapevo che ci sarebbero stati dei problemi nella fase di immatricolazione in Italia. In questa fase Maurizio mi è stato molto di aiuto: ricordo sempre che dopo il terzo rilievo fattomi dal un commissario della motorizzazione riguardo alla misura degli pneumatici, chiamai Maurizio il quale mi fece presente che, all'epoca della vettura, la misura non era riportata sulla carta di circolazione dandomi puntuali riferimenti, A seguito del consiglio di mio fratello mi rivolsi quindi ad un superiore che sbrigò la pratica ed alcuni giorni dopo accompagnato da mio padre rientrammo con la 124 reimmatricolata in Italia.

Vincenzo Giordano

Come è cambiato il mondo !

In questi giorni ,di blocco forzato scaricando dal web questa foto di veicolo pubblicitario "DURBANS" (probabilmente un Fiat 1400), mi sono tornati alla mente ricordi di quando bambino mi accompagnavano a vedere il "GIRO D'ITALIA".

Nell'attesa del passaggio dei ciclisti una lunga carovana di veicoli come questo promuoveva prodotti commerciali distribuendo al pubblico, assiepati sul percorso, caramelle , palloncini e simpatici gadget pubblicitari.

Con l'avvento di nuovi sistemi di promozione e comunicazione questi mezzi costruiti artigianalmente da carrozzieri specializzati (Grazia a Bologna era uno di questi) sono spariti , come forse anche qualche prodotto da loro rappresentato.

Oggi questi veicoli pubblicitari sono molto ricercati dai collezionisti.



Sauro Stefanelli



STAMPE

AUTOMOTOSTORICHE BAGNI DELLA PORRETTA

PIAZZA DELLA LIBERTA' N. 42

40046 ALTO RENO TERME (BO)

www.amsbagnidellaporretta.it

ams.bdp@gmail.com