



## Auto moto storiche Bagni della Porretta

# NEWS

Notiziario interno

Primavera 2021

### Cari Soci e Amici

Non avrei mai immaginato a gennaio dello scorso anno, quando è iniziato il mio mandato da Presidente, che gli entusiasmi e la voglia di intraprendere nuove iniziative da parte di tutto il Consiglio del Club, sarebbero stati fortemente frenati da questa pandemia. Comunque, facendo riferimento al mondo della regolarità, con il freno a mano involontariamente "tirato a metà", abbiamo continuato a premere sull'acceleratore, per poter passare sul "pressostato" con puntuale precisione e cercare di vincere la gara. Questa metafora, per comunicare a tutti Voi, che l'attività di segreteria ha agito ininterrottamente in questi mesi per svolgere le funzioni di tesseramento e comunicazione ai soci; i nostri Commissari Mosè e Sauro hanno svolto, con professionalità e dedizione, un enorme lavoro per la stesura delle certificazioni, le cui richieste aumentano ogni anno. Il Consiglio Direttivo si è riunito quindicinalmente attraverso piattaforma web, per decidere le linee di conduzione del Club e soprattutto per la progettazione delle manifestazioni che, al di là di quali saranno le disposizioni sanitarie del momento, ha unanimemente deciso di "tenere pronte nel cassetto".

Segue il calendario "provvisorio" delle manifestazioni, i cui svolgimenti saranno, come anticipato, condizionati dai permessi delle autorità locali e dalle delibere vigenti. Sarà comunque nostro impegno confermare gli eventi comunicando date e programma.

- APRILE** - Assemblea annuale di approvazione bilancio
- MAGGIO** - Gita in Toscana a Lardarello
- GIUGNO** - Tradizionale raduno delle ciliegie
- LUGLIO** - Passo Passo a quattro ruote
- AGOSTO** - Raduno fuoristrada ∞ "Porretta Castelluccio"
- SETTEMBRE** - Coppa Porretta ∞ Seduta di omologazione moto  
Giornata Nazionale del veicolo d'epoca
- OTTOBRE** - Seduta di omologazione auto ∞ Raduno del "Risveglio"
- NOVEMBRE** - Tartufesta

E' doveroso esprimere un sentito ringraziamento al presidente ASI Alberto Scuro e a tutti i membri del Consiglio Federale, che nel corso del 2020 hanno portato avanti un elevato numero di iniziative, rivolte a tenere vive le emozioni citate nel motto: "INSEGUIAMO EMOZIONI CERTIFICHIAMO PASSIONI". Molto successo hanno destato le seguenti proposte: il programma a cadenza quindicinale ASI WORD visibile in Tv su SportItalia - canale 225 di Sky e canale 60 del digitale terrestre e l'appuntamento streaming del giovedì sera ore 21 "Cultura on line LIVE" in contemporanea sul sito, sulla pagina Facebook e sul canale Youtube dell'ASI.

Il grande desiderio, di tutti noi, di ritornare ai ritmi di una normale vita quotidiana ci fa ben sperare in una pronta ripresa di tutte le attività del Club.

**Un sincero augurio, da parte del Presidente e di tutto il Consiglio Direttivo, che ciò avvenga presto e con le migliori modalità.**

### Nata e cresciuta su una Lancia Delta

Mi chiamo Francesca Lanzi e sono nata nel 1989 e proprio in quel periodo una auto italiana stava facendo la storia del Campionato Mondiale Rally.

Sono nata su una Lancia Delta 8 valvole di color rosso, che venne acquistata dalla mia mamma come dono per il mio papà e questa macchina ha portato all'interno della mia famiglia moltissimi momenti di spensieratezza, felicità e indelebili ricordi. E con questa parola "RICORDI" vorrei sottolineare quanto sia stata importante per me questa auto che con il passare degl'anni è diventata parte integrante della mia famiglia. Ad ogni vacanza, ad ogni ricorrenza importante i miei genitori chiedevano a me con quale macchina mi sarebbe piaciuto andare e la risposta era sempre la stessa: "Lancia Delta Integrale".

Con questo posso dire certamente che questa auto è stata presente nei momenti più importanti della mia vita, fino al 2004, anno in cui dopo un piccolo incendio che provocò danni alla macchina prendemmo la decisione di cercare "Regina".

Regina è il nome dell'auto che ora è in mio possesso e che nel lontano 2004 il mio papà fu costretto dalla mia mamma a comprare. Si tratta di un Lancia Delta Evoluzione immancabilmente rossa e io non dimenticherò mai la prima volta che l'ho vista, come non dimenticherò mai il sorriso di mia mamma quando ci vide arrivare a casa con lei. Momenti spensierati che hanno unito la mia famiglia in questa passione comune e oggi che purtroppo quella macchina è l'unica cosa che mi è rimasta, visto che i miei genitori non ci sono più, io continuo a crearmi ricordi, legami e affetti che mi permettono di dirvi che forse quel Lancia Delta non è solo una macchina.



Quindi oggi proseguo il mio cammino e con la grinta che mi contraddistingue ho deciso di far parte di un gruppo di amici, denominati MODENA RACING CLUB, che come me hanno capito l'importanza di creare ricordi legati alle proprie macchine. Inoltre, non mi sono fermata a questo, ma ho intrapreso il percorso per diventare Commissario Tecnico Nazionale consapevole che la strada è lunga e tortuosa, ma grazie all'esperienza dei Commissari che fanno parte dell'A.M.S BAGNI DELLA PORRETTA, i quali mi hanno accolto sotto le loro ali, sono certa che prima o poi vedrò la bandiera a scacchi del traguardo.

**Lanzi Francesca detta La Rossa**

## Il gusto della ricerca

Negli ultimi 30-40 anni la vita degli appassionati e dei collezionisti di veicoli storici è cambiata radicalmente, soprattutto nel reperimento delle parti di ricambio. Oggi quasi tutte le case costruttrici ritengono il settore dei veicoli d'epoca che portano il loro marchio quasi strategico anche per vendere le auto e le moto nuove. Spesso le case più attente, come ad esempio la Volvo e la Mercedes, hanno addirittura rimesso in produzione gran parte dei ricambi delle vetture d'annata o hanno autorizzato altre ditte a costruirli su licenza. Nel caso di case costruttrici che non esistono più, spesso efficienti club di marca si sono assunti l'onere di riprodurre le parti di ricambio più importanti. Nel caso non fossero sorte queste opportunità, dal 1996 è nato internet, che è consultabile in tutto il mondo tramite i personal computer che nel frattempo sono entrati in quasi tutte le case a partire dalla fine del precedente millennio. Fra tutti i siti internet la parte del leone la fa "e-bay" dove gli appassionati possono sperare di trovare in vendita anche il pezzo più raro. Inoltre, negli ultimi trent'anni, molti abili artigiani hanno convertito le loro aziende alla ricostruzione di ricambi di auto e moto datate. Per tutte queste ragioni oggi difficilmente il collezionista deve muoversi da casa per reperire i ricambi delle sue auto e moto, mentre una volta non era affatto così.

Fino a circa trent'anni fa l'appassionato di veicoli storici doveva muoversi per trovare i ricambi dei propri mezzi, e devo dire che queste continue zingarate che facevamo alla ricerca spasmodica dei pezzi di ricambio delle nostre vetture oggi le vedo con nostalgia perché avevano proprio il fascino di una caccia al tesoro d'altri tempi. Ricordo ancora che si battevano le campagne e le montagne emiliane e toscane (e non solo) a tappeto visitando demolitori e ricambisti, magari su suggerimento dell'amico collezionista che ti segnalava che in un dato luogo aveva notato un'auto come la tua in demolizione. Quando poi riuscivi a trovare un pezzo importante era una soddisfazione straordinaria. In particolare ricordo il rinvenimento di un fanalino anteriore destro della Fiat Dino spider ancora nel suo involucro in plastica trasparente con la dicitura "ricambi originali Fiat" effettuato in una concessionaria che la casa torinese aveva nella bassa ferrarese. Quel fanalino l'ho conservato, è tuttora nella mia vetrina alla stregua di un trofeo e non me ne sono mai voluto disfare perché rappresenta una vera e propria conquista, una parte importante di me e di ciò che ero. C'è poi da dire che un tempo le case costruttrici snobbavano i collezionisti che erano considerati alla stregua di inutili rompicabele. Naturalmente c'erano eccezioni a questo mal costume e devo dire che una di queste eccezioni era rappresentata proprio dalla Fiat Lenzi di Porretta Terme, che, all'inizio degli anni 80, fu l'unica a riuscire a reperirmi l'ultima mascherina frontale della Fiat Dino spider 2400 rimasta disponibile nel magazzino centrale di Firenze. L'e-bay dell'epoca invece era rappresentato da un vero e proprio tour delle mostre-scambio più importanti d'Europa, dove avevi le maggiori possibilità di reperimento delle parti dei tuoi veicoli e quindi anche qui c'era da percorrere parecchi chilometri, mentre ora basta un clic....

**Edgardo Ferrari**

## 50 ° compleanno FIAT 127

Ricordo benissimo quel giorno di primavera di mezzo secolo fa!

Da qualche mese avevo terminato il servizio militare e da poco ero entrato al lavoro nell'Azienda di famiglia.

Un nostro venditore sig. Guido Contini rientrava da Bologna, dove aveva appena ritirato dalla Filiale Fiat una vettura, si trattava di un nuovo modello: la FIAT 127.

Appena giunta in Azienda, la 127 fu portata in un garage non aperto al pubblico ad aspettare il lancio ufficiale, che sarebbe avvenuto di lì a pochi giorni. Personalmente avevo visto qualche foto sulle pagine di anteprima di "Quattroruote" e quindi con grande curiosità iniziai il mio esame, osservando, toccando, accendendo il motore, valutando l'abitabilità; quando poi feci la mia valutazione mi resi conto che NON MI ENTUSMAVA MOLTO!

La prima percezione era di una parte posteriore troppo rialzata, mi faceva pensare ad una scarsa visibilità in retromarcia, anche il colore "verde lago" non corrispondeva ai miei gusti, l'ampio volume del bagagliaio mi sembrava vanificato da un piccolissimo sportello, molte

cose non mi convincevano e pensai che il modello sarebbe stato un FLOP.

Mai più avrei pensato che a novembre del 1974 sarebbe stata prodotta la milionesima 127 e che alla fine di tutte le successive versioni, nel 1987, la produzione avrebbe superato il numero di cinque milioni di esemplari. Cambiò completamente la mia opinione poco dopo, quando feci la prima "prova su strada" valutando le ottime prestazioni dovute prevalentemente alla ripresa (la prima serie aveva 48 cv), alla stabilità, alla agilità di guida ed anche ai consumi più bassi rispetto alla precedente 850 special, che con la presenza della coppia conica presentava un rendimento minore.

In seguito, negli anni 70, di questa eccezionale vettura ne ho avute quattro, una 127 berlina blu scuro 456, una beige sabbia che mi accompagnò nel viaggio di nozze (ne ho poi acquistata una identica nel 2002), una 127 Special bianca e l'ultima una 127 CL dotata del performante motore 1050 cc. **Buon compleanno 127!**

**Maurizio Lenzi**



1971 -FIAT 127 cartolina lenticolare gadget del lancio

## Il motorino "Ritor-Nato"

Mi presento: Sono un cinquantino DEMM e mi hanno assemblato dentro ad un reparto degli stabilimenti Daldi e Matteucci di Porretta Terme nel 1978. Sono stato creato per poter partecipare ad un evento importante, almeno così dicevano i miei costruttori, che sono stati: Ermanno, Marcellino e Bruno.



Parlano, scherzano e ridono. Marcellino canta le canzoni di De André ogni volta che mi viene vicino e mi attacca un pezzettino qua e là; Bruno mi fa un foro che mi solletica il telaio mentre Ermanno si limita a dare informazioni dettagliate sui pezzi che devono arrivare per poi farmeli indossare.

Per me le giornate volano, intravedo ogni tanto far capolino dalla porta di ingresso del reparto prototipi tante persone curiose, mi chiamano "prototipo da cross". Sarei dunque io? ; e chi sarà il mio primo proprietario?

La mia costruzione è terminata, mi accompagna Ermanno e capisco che è lui "il capo". Scendendo dal banchetto di legno intravedo una catena di montaggio, ci passo affianco e riconosco alcune di quelle persone, che ogni tanto mi venivano a trovare. Ora, invece, sono intenti a costruire altri miei simili a due ruote con telaio, motore, serbatoio e due parafanghi. NON SONO UGUALI A ME! Quasi tutti con la coda dell'occhio seguono la mia prima passeggiata verso l'uscita, io almeno lo intuisco: un portone gigantesco scorrevole con tantissimi piccoli rettangoli di vetro che arrivano fino al soffitto che inizia a scorrere, lentamente, verso la mia sinistra. Fuori ad aspettarmi non c'è il mio padrone ma un furgone. Mi caricano, mi legano e sento che parlano di una autostrada con destinazione Milano.

Rientro dal fine settimana esuberante: quanta gente! quanti complimenti! Penso di avere fatto fare alla DEMM una bella figura. Di

sicuro un padrone lo troverò, che mi faccia correre nelle strade e sui campi perché, io sono un "motorino da Cross".

E' passato qualche mese, sta passando l'inverno si sta sciogliendo la neve. Sono rimasto dentro al laboratorio nel quale sono nato, sul mio banchetto di legno, privato di quando in quando di tanti pezzi.

Pensai: "che mi stanno facendo; Perché mi stanno togliendo tutto?"

Guardo fuori e rassegnato, penso sia la mia fine. **Sono nato solo come prototipo e morirò come prototipo, solo e senza un proprietario?**

La bella stagione sta arrivando, sono passati parecchi mesi senza che nessuno mi portasse via altri pezzi. Ogni tanto qualcuno mi viene ancora a trovare e in questi mesi ho imparato anche i loro cognomi. Riconosco i passi di Ermanno Degli Esposti che parla ad alta voce; il fischiettante Marcellino Agostini e la risata di Bruno Iacopini. Mi monteranno dei nuovi pezzi, sento raccontare. Si mettono all'opera su di me, sul mio telaio arancione, sui miei nuovi cerchioni, sulla mia nera ed alta marmitta e sui miei parafanghi bianchi in plastica. Incomincia Marcellino con una smerigliatrice che mi solletica il telaio; invece Bruno prende una saldatrice e sento una scossa; poi vedo Ermanno sulla porta di ingresso che fa un accenno ai miei creatori che si fermano di colpo.

"ma chi sta entrando?" Dissi a me stesso.

Un riccioluto ragazzino con gli occhi azzurri, mi guarda, mi scruta da una parte all'altra poi vedo un sorriso ed una strizzata d'occhio tra Ermanno, Marcellino e Bruno. Lo conoscono tutti ma io no. Sento raccontare che è il figlio di un amministratore della azienda e che da poco ha perso la sua mamma.

Comunque io sto ricevendo nuove attenzioni, credo, che da come stanno lavorando su di me abbiano capito perché non ho trovato un padrone, adesso non più in tre ma in quattro, si è aggiunto questo ragazzino che quasi tutti i giorni lo vedo seguire i lavori ed è molto chiacchierone, soprattutto con Marcellino che, oltre a insegnargli le particolarità tecniche del mio forcellone montato su "silent block", gli sta anche insegnando le parole de "il Testamento", una canzone di Fabrizio De Andrè.

Il ragazzino porge gli attrezzi che chiede Marcellino, per stringere i miei nuovi componenti e regge la mia nuova marmitta che deve saldare Bruno.

"Si dà da fare" Pensai, "Passa quasi tutto il periodo estivo insieme a me ed ai miei tre creatori".

Arrivano le vacanze di agosto, ed io sono nuovamente pronto. Riecco le visite dei pochi operai rimasti che rumoreggiano con commenti molto positivi su di me poi vedo Ermanno venirmi incontro. Stessa scena dello scorso anno, mi fa scendere dal mio banchetto in legno e mi accompagna verso l'uscita.

"Tornerò di nuovo in esposizione con queste bellissime modifiche senza poi avere un proprietario?"

Si riapre il portone, scorre lentamente verso la mia sinistra, non c'è il furgone ad aspettarmi. C'era il ragazzino riccioluto con gli occhi azzurri lucidi. Sorridente prima, euforico poi. Ermanno sento che mi porge a lui dicendo: "Ciao Mosè, ecco il tuo Cosmos6!"

Avevo finalmente un proprietario! Ricevo un colpo alla leva della messa in moto e sento per la prima volta la mia voce mescolata a quella del ragazzino urlante rimbombare per via Mazzini e per le strade di Porretta Terme.

Passiamo quattro anni stupendi, il mio proprietario era un appassionato di motocross. Fango ed acqua con salti da un fosso all'altro all'ordine del giorno e giri sulla neve a Montecavallo d'inverno.

Ero spesso in officina a ricevere piccoli aggiornamenti e grandi punti di saldatura. Ero un prototipo e la mia messa a punto la stava facendo il mio proprietario. Io cercavo sempre di comportarmi bene anche quella volta quando non riuscii ad attraversare un fiume, a Palareda, più alto di me. Mi fermai in mezzo al fiume bevendo e sputando acqua da tutti i condotti. Io sapevo che andavo a miscela e che non potevo andare ad acqua!

Tante avventure vissute. Tante cadute fatte, tante rotture riparate, pioggia, vento e neve non c'era mai una pausa di qualche settimana. Eravamo sempre insieme inseparabili.

Un giorno però arriva Mosè con un furgoncino a prelevarmi dal mio garage mi porta via, è la prima volta che ci muoviamo in questo sistema, ma sono tranquillo, riconosco la strada, mi stanno riportando verso la DEMM a Porretta, mi scaricano, c'è Ermanno lì che mi aspetta, è serio. Io penso che effettivamente sono un po' malconco, Mosè per due anni non mi ha molto curato. Si vede il reparto dove sono nato in subbuglio, stanno facendo le pulizie, rivedo Ermanno che indica un mucchio di rottami...(?!)... Inevitabilmente mi spingono in due verso quel cimitero di prototipi:

"NO, NONONO!!! Mi ha buttato via!!"

Tristemente adagiato su di un fianco sul cumulo dei rottami pensavo a cosa potevo aver fatto per essere stato ricompensato in questa maniera. Ero pur sempre il Cosmos6, il primo motorino del mio padrone. Ho portato la sua prima fidanzatina sulla mia sella assieme a lui, andavamo insieme a Monte Cavallo quando c'era la neve, alla sera gli facevo luce illuminandogli la strada con il mio fanale per il ritorno a casa... ma lui mi butta via.

Passano i giorni, sopra di me si avvicina una mano artigliata in acciaio che sembra voglia portarmi via, invece mi libera dal mucchio di rottami che si sono accumulati su di me; sento Ermanno che parla con un altro ragazzino, più giovane del mio primo proprietario, li vedo scalare la montagna di rottami e venirmi incontro, mi raddrizzano e mi riportano alla base del mucchio. Il mio nuovo proprietario che sembra voglia darmi vita nuova invece mi modifica malamente e da lì a poco andiamo verso Capugnano, insieme attraversando dei campi siamo finiti contro un albero ad alta velocità. Che botta! Mi piego le articolazioni anteriori (forcelle) irrimediabilmente, mi sento inguidabile e poi vengo appoggiato nuovamente a fianco di altri rottami agricoli. Sono passati parecchi mesi, sempre in quella posizione. Io ero un "prototipo", guardato da tutti e mi sentivo invidiato quando, con Mosè, sfrecciavamo in via Mazzini. Ora sono nuovamente un rottame, al buio, dentro questo gabbiotto.



Passano gli anni, cinque per l'esattezza, si riapre la porticina del capanno, ho paura che stavolta il rottamaio avrà il mio ferro, invece sento una voce che mi ricorda qualcuno. Vedo in controluce un uomo con capelli a spazzola, poi sento due persone che parlano di un "servizio militare" e di un congedo illimitato. Capisco che c'è una contrattazione amichevole che sta per concludersi. Mi tirano fuori dal casotto in lamiera dove sono stato rinchiuso parecchi anni, sono

indecente e mi vergogno.

"Chi mi vorrà adesso; cosa mi vorranno fare?"

Mi abbandonano su me stesso, sento le gomme a terra, non ho più nemmeno la mascherina con il fanale per poter illuminare la persona e capire chi mi sta per portare via. Mi stanno per caricare su un rimorchio. Sento, di nuovo, quella voce familiare dire:

"ciao Gallonati ti ringrazio!..."

l'altro rispondere: "Grazie a te Mosè!"

Era lui, il mio unico, "primo proprietario", Non mi aveva dimenticato, era tornato a prendermi !! Pensai subito ai vecchi tempi: ai campi verdi, i campi infangati, i campi innevati... Mi porta dentro una "officina restauri" riesco a leggere. Scendendo verso il locale intravedo un cartellone con scritto Museo DEMM. Sento ridere, scherzare e fare battute; sono: Mosè, Sandro e Vincenzo. Questo è il trio che sta per restaurarmi.

Ad onore del vero è Vincenzo, leader supremo della -NTV Racing- che con maestria e perizia mi raddrizza le mie storte forcelle...mi rimette in ordine, riesce con pochi colpi da maestro a rimettere in asse tutte le mie geometrie, mi regala anche dei pezzi appartenuti ad altre sue moto importanti. Cura, come un dottore il suo paziente, il mio motore ansimante e rovinatissimo rimettendomi a nuovo. Adesso sto in piedi da solo sul mio cavalletto, Mosè comincia a verniciarmi tutti i



particolari arrugginiti; Sandro, con la sua officina di precisione, tornisce tutte le boccole che mi sono state tolte ad ogni incidente per le riparazioni superficiali subite negli anni precedenti. Si aggiunge, poi, un quarto elemento che mi solletica e non poco il mio telaio malconco. Mi dà delle scosse pazzesche con la saldatrice tali da farmi perdere il conto degli anni di oblio passati dentro al capanno di lamiera a Capugnano. Si chiama Bruno (il cognato di Mosè), un fabbro professionista.

Riprendo forma. Mi sento ordinato, allineato, pulito, filante e tutti i miei pezzi sono a posto come una volta nel lontanissimo 1979. Sicuramente ho qualcosa di più nel mio cuore a due tempi, grazie al "dottor Vincenzo" sorrido di nascosto e penso dentro di me che sono stato un ciclomotore molto fortunato.

**Sono nato come prototipo unico e sono rinato come prototipo con il mio unico proprietario.**

**Cosmos6**

**Un'auto di attualità**

Era Agosto 2017, mi trovavo in vacanza a Fermo nelle Marche, quando passeggiando tra le bancarelle dei mercatini lungomare sono incappato in due ragazzi, di probabile origine greca, intenti alla vendita di modellini in scala 1:43 rappresentanti veicoli ai miei occhi mai visti prima.

Tra i vari modelli accurati (seppur orribili) la mia attenzione fu catturata da uno in particolare: la Dacia 500 degli anni 80'.

Dopo aver acquistato il prodotto per ben 5 euro ho iniziato quella che credevo fosse una piccola ricerca in internet per documentarmi. Non sapevo però che questa piccola macchina riservava alle sue spalle una storia tanto buffa quanto importante.

Con una carrozzeria in vetroresina, una lunghezza di appena 2 metri ed un motore bicilindrico raffreddato ad aria da 499cc che le permetteva di raggiungere la velocità di 108km/h e di consumare appena 3,3 L ogni 100km.

La Dacia 500 veniva anche soprannominata **Lăstun**. Fu un veicolo creato per il popolo, aveva lo scopo di consumare poco carburante e di soddisfare le allora esigenze della popolazione Rumena in preda alla crisi. Veniva infatti sponsorizzata da un motto che definiva il mezzo con questa frase: "Dacia 500! Un mezzo di attualità".

Sfortunatamente però il modello non riscosse un grande successo, i clienti contestavano anche una scarsa affidabilità meccanica.

Non essendo mai stata esportata si crede che negli anni di produzione (dal 1988 al 1991) siano usciti dalla fabbrica appena 6500 esemplari e che ad oggi ve ne siano rimasti meno di 100.

Insomma, voglio concludere questo breve articolo dicendo che non si smette mai di imparare qualcosa di nuovo e che anche dietro al più misero autoveicolo si nasconde un'incredibile storia. A volte buffa e altre volte davvero affascinante.

**Simone Castella**



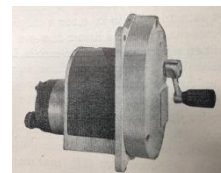
L'unica Convenzione assicurativa dedicata in esclusiva ai soci Asi è quella dell'Agenzia Per Te srl ; da quest'anno con condizioni e premi ancora più competitivi. E' stata prevista la riduzione del premio per la circolazione contemporanea di 4 mezzi da 122,00 euro a 20,00 (prodotto Asi 1- Asi 2), la diminuzione del premio per la guida giovane da 122,00 euro a 20,00 (prodotto Asi 1). Le tariffe per i mezzi, anche ventennali dotati di Certificato d'Identità, partono da 100,00 euro. Per i mezzi oltre i 40 anni di età, anche solo dotati di CRS, il premi sono a partire da 110,00 euro. Per quelli ventennali dotati di CRS i premi sono a partire da 250,00 euro. Resta fermo l'uso collezionistico. Si ricordano le garanzie peculiari sempre presenti in polizza oltre all'RC auto: tutela legale, guida libera maggiori 25 anni, gare di regolarità incluse, rinuncia alle rivalse, infortuni conducente, rimborso traino, incendio primo fuoco sulla collezione. Tariffe cumulabili con diverse tipologie mezzi (auto, moto, autocarri.)

Per far richiesta di accesso alla Convenzione il proponente dovrà indicare le auto moderne di proprietà purché abbiano meno di 20 anni (equiparabili leasing, noleggio e aziendali). E' in fase di ultimazione un sistema di preventivazione on line completamente nuovo che, a breve, permetterà di richiedere la polizza in modo molto semplice; i documenti da inviare saranno minimi ed il sistema controllerà automaticamente l'effettivo tesseramento Asi e il tipo di iscrizione dei mezzi.

Per maggiori informazioni e preventivi: [www.pertesicuro.com](http://www.pertesicuro.com).

**Il magnetino questo sconosciuto...**

Il magnetino d'avviamento è un dispositivo, azionato a mano, per facilitare l'avviamento e usato quasi esclusivamente per i motori di aviazione. La corrente ad alta tensione fornita da questo apparecchio viene inviata alle candele mediante una spazzola ritardata di un certo angolo rispetto all'accensione normale, collocata sul distributore del magnete principale. Il magnetino (nella foto modello DV di marca Scintilla) provoca una serie di scintille alle candele, che scoccano solo quando lo stantuffo ha superato il punto morto superiore, evitando il pericolo di contraccolpi.



Sotto vediamo lo schema di un sistema di accensione per un motore d'aviazione stellare a nove cilindri con due magneti (A giallo) e magnetino di avviamento (B blu). La presenza della doppia accensione è dovuta esclusivamente ad esigenze di sicurezza; l'attivazione dei magneti è comandata per mezzo del commutatore (C rosso).

I magneti usati in aviazione non differiscono molto da quelli che trovano impiego negli autoveicoli. Poiché tuttavia i motori d'aviazione hanno in genere un numero elevato di cilindri, è preferibile applicare magneti a quattro o più scintille per giro, anziché quelli a due, per evitare l'inconveniente di dover far ruotare il magnete a velocità eccessive.

