



Auto moto storiche Bagni della Porretta

NEWS

Notiziario interno

Primavera 2022

Ritorna ASI MOTO SHOW

Per gli appassionati delle due ruote d'epoca finalmente una bella notizia!

Dopo due anni di forzata sospensione riparte la kermesse motociclistica **ASI MOTO SHOW**. Il nostro Club sarà presente nei giorni 6-7-8 Maggio, all'autodromo Riccardo Paletti di Varano de' Melegari, con uno Stand intitolato "MOTO DEMM DALLA PISTA ALLA STRADA". Invitiamo Soci ed Amici a partecipare numerosi all'evento.

I soci interessati a partecipare alle batterie in pista potranno iscriversi scaricando la scheda e la locandina nei link sotto riportati



LA STORIA DELLA MOTO IN PISTA 6 - 7 - 8 MAGGIO 2022 AUTODROMO DI VARANO DE' MELEGARI (PARMA)

INFO: Tel. +39 351 2647322 - info@asifed.it - www.asifed.it



Raduno Piana delle Orme

Si sta avvicinando la primavera: è il momento giusto di iniziare a programmare i raduni!

Per iniziare abbiamo deciso di organizzare una gita di tre giorni, con due pernottamenti, al Museo Piane delle Orme di Latina.

Piana delle Orme è un parco tematico realizzato all'interno dell'omonima azienda agrituristica per ospitare una delle collezioni più grandi ed eterogenee al mondo. Dedicato al Novecento, il complesso museale rappresenta un viaggio attraverso 50 anni di storia italiana. Oltre 30 mila mq di esposizione per raccontare le tradizioni e la cultura

della civiltà contadina, le grandi opere di bonifica delle Paludi Pontine, la Seconda Guerra Mondiale, ma anche per mostrare i veicoli e i mezzi agli albori della grande industrializzazione e i giocattoli con i quali si divertivano i bambini di una volta.

Venerdì 20 maggio infatti, ci dirigeremo verso la meta, sostaremo a Frascati per il pranzo e faremo una visita alla città. In serata raggiungeremo l'Hotel Miramare a Marina di Latina dove trascorreremo il nostro breve soggiorno nell'hotel con vista mare. Il giorno di sabato 21, dopo la colazione, ci dirigeremo verso il museo dove ci attenderà una guida per che ci accompagnerà in un percorso di circa 4 ore. Terminata la visita avremo a disposizione mezza giornata libera, con la possibilità di ritornare in albergo e godersi il mare (sperando che sia una bella giornata), andare nel vicino borgo di Sermoneta e visitare l'abbazia di Valvisciolo dove un tempo passarono i Templari o, eventualmente, visitare il parco del Circeo, che è adiacente al nostro Hotel. L'appuntamento sarà poi per tutti noi all'ora di cena in Hotel.

Domenica 22, dopo aver fatto colazione, si riparte per il rientro e, dopo una sosta autostradale, usciremo ad Attigliano per dirigersi al Parco Dei Mostri di Bomarzo. Dopo la visita dello stesso pranziamo nel ristorante qui ubicato per poi riprendere il viaggio libero verso casa.



Vincenzo Giordano

Novant'anni fa nasceva Balilla

Tutto iniziò una fresca mattina di aprile del 1932, quando, tra l'emozione dei presenti, una piccola autocolonna partì dal Lingotto per raggiungere la Capitale. Un'apposita squadra di tecnici aveva preparato accuratamente i veicoli, sia meccanicamente che dal punto di vista estetico. L'onore dell'arrivo trionfale a Villa Torlonia, dove li attendeva Benito Mussolini "il Duce", sarebbe stato del famoso pilota Felice Nazzaro, già plurivincitore della Targa Florio, soprannominato "cronometro umano" per la sua precisione di guida. Una seconda Balilla era condotta dall'esperto pilota collaudatore Carlo Salamano che avendone seguito lo sviluppo, ne conosceva tutti i segreti. Il viaggio si concluse in realtà alla Centrale Fiat di Roma dove i migliori tolettatori resero impeccabili i due esemplari prescelti per la presentazione. Vestiti con il miglior abito grigio, come impone la sobria eleganza sabauda, il Presidente di FIAT, Senatore Giovanni Agnelli accompagnato dal figlio Edoardo ed il Direttore Generale Vittorio Valletta, descrivono le caratteristiche della Fiat 508, la berlina a tre marce e due porte che è destinata a stravolgere il ruolo dell'automobile nel contesto

socioeconomico italiano. Il prezzo di listino della versione Spider è posizionato al di sotto della soglia psicologica delle 10.000 lire, quando lo stipendio medio di un impiegato di buon livello si avvicina alle 800 lire mensili, questo basta a farla definire da Agnelli "una vettura ultrautilitaria". Il Duce, grande appassionato di auto sportive, scelse quella targata TO25997 e volle subito provarla lungo i viali della bianca villa, al ritorno sintetizzò il suo giudizio con quello che divenne immediatamente lo slogan propagandistico della nuova nata "L'automobile finalmente verso il popolo, il dono della Fiat agli italiani".

Al di là della retorica del periodo, l'auto catalizzò l'interesse della stampa specializzata e gli uffici pubblicitari del Lingotto seppero creare eventi innovativi, collaterali al lancio ufficiale, che sarebbe avvenuto la settimana successiva, al Salone Internazionale dell'automobile di Milano. I visitatori entusiasti, dopo averla ammirata nello stand fieristico, attendevano pazientemente il loro turno per poter fare un giro di prova, attorno ai padiglioni di Corso Sempione, ed intanto ascoltavano il brano, appositamente composto da Ferdinando Crivelli, diffuso a ciclo continuo dagli altoparlanti: "Nina già t'aspetta la Balilla". L'EIAR ideò una trasmissione radiofonica dedicata, durante la quale, il popolare cronista sportivo Nicolò Carosio, per oltre trent'anni voce della Nazionale Italiana, narrò una sorta di "Tutta la Balilla, minuto per minuto" intervistando progettisti, personaggi dello spettacolo, dello sport, della finanza, e pubblico del salone. Tutti, ovviamente, tessevano le lodi della nuova arrivata, magnificandone le prestazioni, l'abitabilità e la modernità. Nei mesi seguenti si susseguirono le dimostrazioni di forza sul campo: per la prima volta un'auto di serie percorse il tragitto Torino - Napoli in meno di 15 ore, alla folle media di 66 Km/h! Il raid del Marocco, per ben 6.000 Km attraverso il deserto, compiuto dal responsabile della Filiale FIAT di Casablanca permetterà di decantarne le doti di robustezza ed affidabilità. Fiat, sulla scorta di quanto avveniva in casa Ford dall'altra parte dell'Oceano, attraverso la società finanziaria SAVA, appositamente costituita nel 1923 al lancio della 509, propose una serie di strumenti che permettevano di acquistare la Balilla mediante un pagamento rateale tagliato su misura per la piccola borghesia, suo naturale "target", e fu così che già nel primo anno vennero consegnate ben 12.000 Balilla.

Nel 2002, durante l'evento che ne celebrava il settantesimo anniversario, ho avuto anch'io l'onore di percorrere la pista sopraelevata dello stabilimento del Lingotto, ospite dell'amico Pierantonio Gozzoli e della sua Balilla Coppa d'oro, a fianco della vettura sorella di Maurizio ed Alberto Lenzi. Per utilizzare un gergo adeguato al periodo dell'auto mi vien da dire che in quell'occasione "i valenti portacolori dell'AMS Bagni della Porretta hanno svettato sui cieli della capitale italiana dell'automobile".



Oggi, a novant'anni dalla nascita della FIAT 508 "Balilla" ripensando con nostalgia alle presentazioni dei modelli automobilistici che hanno fatto la storia, me ne tornano in mente diversi, ed in particolare l'ultimo, il 4 luglio 2007, quando la FIAT 500, tutt'ora in produzione, venne svelata nell'ambito di un sontuoso spettacolo, trasmesso anche in diretta dalla RAI, messo in scena da Marco Balich, il regista che ha firmato le cerimonie di apertura delle ultime olimpiadi di Pechino, con la speranza di poter partecipare, in futuro alla nascita di nuovi modelli altrettanto iconici.

Gianluca Mascagni

Sentivo la necessità di scrivere questo articolo sul giornalino del Club A.M.S. dopo aver acquistato l'ennesimo veicolo storico. Vengono sempre raccontate bellissime storie di auto e moto d'epoca ma veicoli come camion, trattori e fuoristrada sono sempre stati un po' trascurati. Fino a qualche settimana fa, necessitavo un veicolo da utilizzare per fare tragitti come: casa lavoro, sentieri nei boschi e percorsi innevati. Mi piace molto la vita di montagna e adoro passare giornate intere all'aria aperta con gli amici; esplorando boschi e zone poco raggiungibili da un veicolo senza 4 ruote motrici. Dopo una lunga ricerca per trovare l'offerta con il miglior rapporto qualità prezzo, mi sono imbattuto in quella che poi sarebbe stata la mia scelta.

Una Daihatsu Feroza del 1991.

Sin dal primo momento l'auto mi è piaciuta parecchio ma solo quando ho cominciato ad utilizzarla ho capito veramente "di che pasta fosse fatta" e mi sono reso conto di un fenomeno a dir poco malinconico che sta prendendo piede nel mercato automobilistico attuale.

Mi soffermerò poco sul descrivermi il veicolo che ho comprato ma trovo comunque giusto darvi le specifiche tecniche del mezzo: monta un motore 1.6 cc 4cilindri con 16 valvole casa Daihatsu, trazione integrale inseribile con ridotte, mozzi ruota libera sull'anteriore e blocco differenziale posteriore.

L'auto ha la particolarità del tetto (in vetroresina) completamente smontabile trasformandosi così da fuoristrada a fuoristrada "safari".

Tornando a parlare di storia, invece, posso iniziare dicendo che gli anni 80 e 90 sono stati di fondamentale importanza per un paese come il Giappone, che si stava divincolando per riuscire ad entrare in pianta stabile nel mercato europeo veicoli come il Feroza, Roky, Vitara, Pajero e Samurai sono stati ottimi trampolini di lancio per tale regione nel nostro mercato.

L'allestimento di tutti questi veicoli (Feroza compreso) è strutturato da una grande qualità dei materiali ed una selleria a dir poco favolosa. Veicoli che potevano portare i loro proprietari praticamente ovunque loro volessero in modo comodo, sicuro ed affidabile.

Guidare uno di questi mezzi ti dà un senso di libertà e la possibilità di andare dove vuoi, quando vuoi e come vuoi.

E' proprio questo senso di libertà che mi ha fatto tristemente pensare a quella che ad oggi viene venduta come evoluzione. L'evoluzione del fuoristrada: "IL SUV".

Non fraintendete il mio discorso, secondo me il Suv è uno dei mezzi più comodi per affrontare lunghi viaggi, adatto a famiglie e che senz'alcun dubbio non dice di no a dei percorsi su sterrato.

Ma purtroppo, veicoli come il Feroza, oggi non vengono più prodotti e percorsi estremamente accidentati, con le macchine moderne, non li fai. Certo magari una Subaru XV, una Panda 4x4 o il Nuovo Jimmy li fanno ma a quale costo?

Con auto del genere si fanno più danni alla carrozzeria (e al portafoglio) che altro.

Avete mai fatto caso ai veicoli utilizzati dal corpo Forestale dei Carabinieri? Hanno tutti dei Land Rover Defender o delle vecchie Panda 4x4. Nessuno di loro ha dei veicoli moderni.

Con il Feroza se colpisco un sasso, se ammacco la carrozzeria o se mi pianto nel fango, non ci rimugino su più di tanto, cerco di uscire dalla situazione. In un modo o nell'altro. Per concludere, secondo la mia opinione, guidare un fuoristrada è qualcosa di estremamente bello, soddisfacente e divertente, che ti dà la possibilità di scoprire panorami e posti che non avevi mai visto prima.

Vi aspettiamo numerosi al club A.M.S Bagni della Porretta per partecipare all'annuale raduno di Fuoristrada.

Simone Castella

Un problema "quasi di attualità"

Il 18 novembre 1935 la Società delle Nazioni deliberò contro l'Italia, in risposta alla guerra d'Etiopia, delle sanzioni economiche.

In realtà questo provvedimento fu cancellato dopo soli sette mesi ma gli effetti politici ed economici proseguirono. In Italia si affermò un concetto magico che servì al regime per inventarsi il nemico: "AUTOARCHIA". Dovevamo diventare autosufficienti e il fai da te diventò il pretesto per stimolare l'orgoglio nazionale; gli italiani furono chiamati tutti a raccolta dal fascismo a "consumare Italia". Il regime

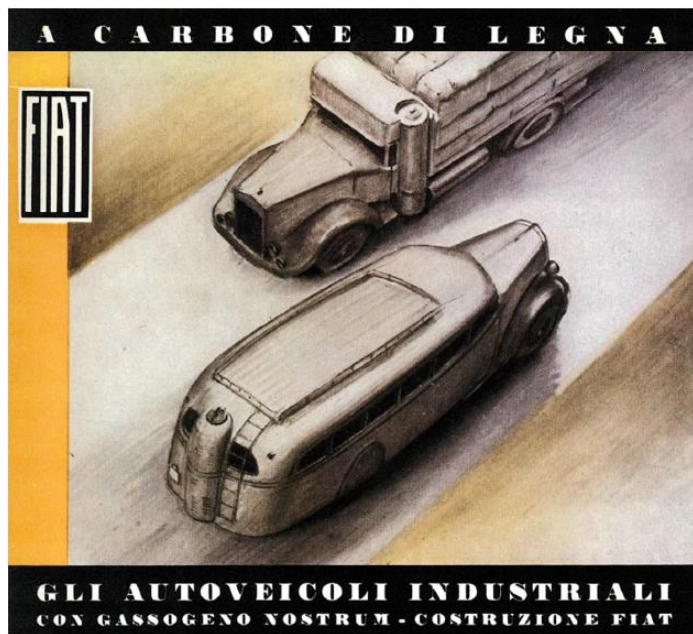
alimentò il mito dell'autarchia. Si iniziò a sostituire il tè con il carcadè, il carbone con la lignite, la lana con il lanital, si abolì il caffè ("fa male"), si recuperarono gli stracci e la carta, si sostituì il cuoio con impasti di vario genere

Un risultato positivo dell'autarchia, però, fu lo sviluppo della ricerca scientifica nel settore della chimica e nella produzione di carburanti "nostrani".

Si iniziarono a vedere i veicoli dotati di un grande e sgraziato oggetto chiamato gasogeno.

Il gasogeno o gassogeno è un dispositivo che trasforma combustibile solido in gas. Come avviene che legno o carbone bruciati si trasformino in gas combustibile, in pratica una sorta di gassificazione? Il processo prevede reazioni chimiche di incompleta combustione producendo ossido di carbonio (CO), di biossido di carbonio (CO₂), di idrogeno (H₂) e di metano (CH₄). L'elemento principale dell'apparecchio, le cui caratteristiche differiscono lievemente nel caso sia progettato per il carbone o per la legna, è costituito dal gasogeno vero e proprio, cioè dal produttore di gas di distillazione formato da un forno rivestito di materiale refrattario, dotato di una griglia sotto alla quale si deposita la cenere, e da un contenitore per l'acqua (vaporizzatore) posto sul fornello. Il gas si ottiene facendo attraversare la zona, dove bruciano la legna o il carbone, da piccole portate d'aria, ad alta velocità, mischiate al vapore acqueo. La miscela di gas che si genera va al carburatore attraverso una serie di apparecchi secondari: depuratore, refrigeratore, essiccatore e separatore.

Solitamente questo apparecchio veniva installato nella parte posteriore delle vetture per limitare l'irradiazione del calore ai passeggeri. Negli autocarri per non intralciare le operazioni di carico e scarico veniva fissato sulla parte sx della cabina all'opposto del lato di guida.



Maurizio Lenzi

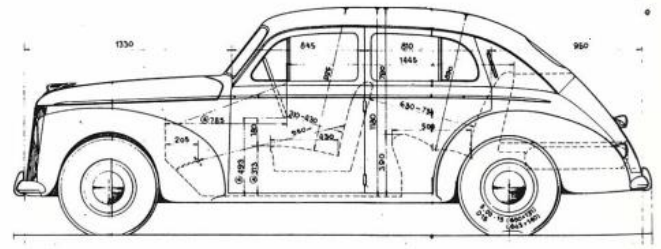
Una Berlina mai nata

I primi studi per una vettura Fiat a scocca portante furono iniziati verso la fine del 1944. I disegni presero la sigla "101" rimasta invariata anche quando la vettura fu battezzata FIAT 1400. Il progetto, abbandonato e ripreso secondo le circostanze e la disponibilità del personale dell'Ufficio Tecnico, fu portato quasi a compimento nel 1945. Nel mese di gennaio del 1946 fu possibile presentare un modello in gesso in grandezza naturale all'ingegner Gaudenzio Bono allora Commissario nominato dal Comitato di Liberazione Nazionale con l'autorità di direttore generale ed al commendatore Luigi Gajal de la Chenaye responsabile delle vendite.

La 101 nella sua prima versione E1 aveva una lunghezza uguale a quella della 1100, mentre la larghezza era maggiore, addirittura superiore a quella della 1500 sei cilindri. Avendo abolito il telaio, presentava un peso tra 750 e 780 kg, nettamente inferiore a quello della 1100: prestazioni superiori e costo inferiore. Il motore aveva la cilindrata di 1,270 cc. e la potenza di 36 CV, col gruppo cilindri in

alluminio come la testata, il suo peso avrebbe appena superato 100 kg.

Esaminato il modello in gesso Bono e Gajal si dissero d'accordo nel far costruire due prototipi, Quando il prototipo ormai costruito



secondo il modello approvato stava per iniziare le prove su strada, le direttive cambiarono perché, dopo averlo visto, il Professore Valletta, al quale nel frattempo erano stati accantonati i provvedimenti di epurazione ed era stato reintegrato in Azienda, si mostrò chiaramente deluso e disse che per la Fiat era necessario poter disporre al più presto di una vettura capace di accogliere comodamente cinque persone. La 101 E1 non rispondeva allo scopo e quindi doveva essere rapidamente trasformata in una vettura più grande. Nasceva così la 1400 che fu presentata al Salone dell'automobile di Ginevra del marzo 1950, in occasione del cinquantenario della Fiat.

La nuova vettura, con una massa di 1130 kg, era equipaggiata con un propulsore di 1.395, c.c. capace di erogare 44 CV a 4.400 giri al minuto, che spingeva la berlina alla velocità massima di circa 120 km/h.

UN'ABARTH QUASI BOLOGNESE: LA 2000 SPORT SE10 DETTA ANCHE LA QUATTRO FARI.

La 2000 sport quattro fari è forse l'ultima "vera" Abarth da corsa costruita in piccola serie ed anche se non è stata vittoriosa come altre sue "sorelle", è comunque riuscita a conseguire il titolo europeo della montagna nel 1970. La bellezza dell'estetica corrispondeva alla potenza ed all'affidabilità della meccanica, ma, nonostante il suo motore di 1946 cc. erogante ben 270 cavalli, la sua storia sportiva non è stata all'altezza delle aspettative.

L'Abarth SE10 elesse Bologna come terra di conquista infatti, Johannes Ortner il 9 giugno 1968 trionfò, sotto il diluvio, lungo i tornanti della Vergato Cereglino (solo un incidente a Peter Schetty, quando era in testa, impedì la doppietta) e dopo due settimane spadroneggiò nella corsa petroniana per antonomasia, la Bologna-Passo della Raticosa, conquistando l'intero podio, con l'austriaco nuovamente vincente, raggiungendo anche il record assoluto di velocità alla media di 111,212 kmh, precedendo di un nonnulla lo svizzero Peter Shetty ed Arturo Merzario.



Schetty alla "Vergato-Cereglino" del 1968 Actualfoto

Io forse so perché a Bologna la 2000 quattro fari ha stravinto: perché si "sentiva in casa". Consideriamo infatti che la sua testata quattro valvole (allora una vera primizia della meccanica) era costruita dalla ATS di Sasso Marconi, mentre i poderosi carburatori 58 S03 erano prodotti dalla bolognese Weber che era allora all'apogeo della sua attività.

Dopo il 1969 il reparto corse della casa dello scorpione passò alla Osella e sinceramente non so se la ATS continuò a costruire la testata a quattro valvole della 2000, ma ritengo che siano andati avanti con la prima fusione perché dopo poco tempo il motore Abarth fu sostituito dal propulsore BMW.

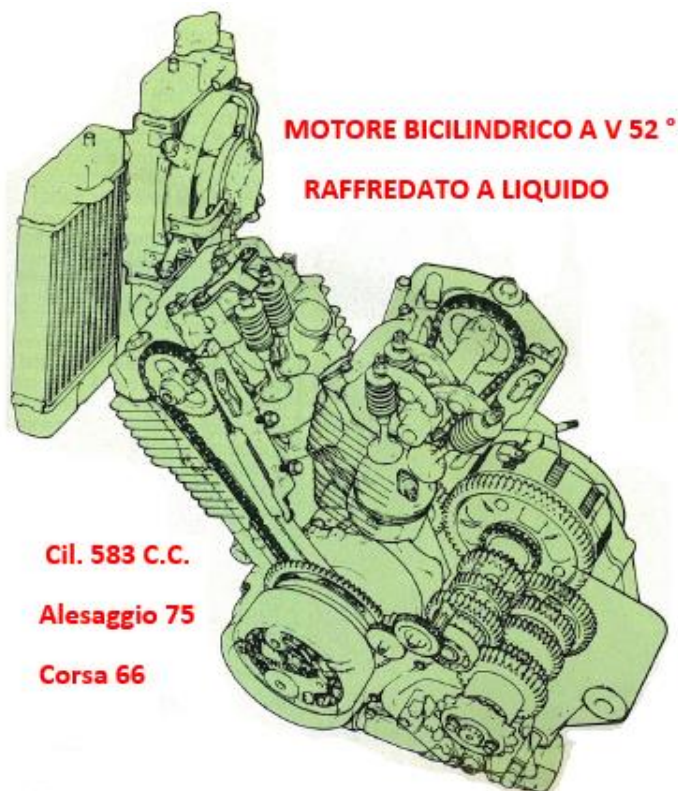
Edgardo Ferrari

HONDA TRANSALP

Oltre 100.000 moto vendute in 10 anni, da inizio produzione, sono un bel traguardo soprattutto se si parla di un solo modello.

Nata nel 1987 la HONDA TRANSALP è stata prodotta fino al 2013 declinata in tre versioni: XL600V, XL650V, XL700V senza considerare la versione 400 prodotta esclusivamente per il mercato giapponese.

La TRANSALP è caratterizzata da un motore bicilindrico a V di 52° e distribuzione a 3 valvole per cilindro. I diversi punti di forza di questo esemplare iniziano con la facilità di guida, dovuta anche alla sella



particolarmente bassa e la semplicità di manutenzione data anche dall'utilizzo della catena al posto della solita cinghia in gomma e la non comune soluzione, per quei tempi, del raffreddamento a liquido.

Poche sono state, nel corso degli anni, le modifiche sostanziali, una fra tutte nel 1991, l'adozione del freno a disco posteriore contestualmente alle pinze anteriori migliorate.

La versatilità del modello è evidenziata dal fatto che se la cava egregiamente sia in città che nei lunghi percorsi, digerendo anche un fuori strada non estremo e rivelandosi un buon mezzo per il



motociclista con poca esperienza, mentre per l'esperto una manciata di cavalli in più farebbe la differenza soprattutto nell'uscita di curva durante i percorsi misti.

Sul mercato dell'usato la scelta può essere di un esemplare d'epoca, un buon conservato e un ottimo e recente usato; la difficoltà però è quella di trovarne, in quanto chi ne è in possesso difficilmente decide di liberarsene.

Sauro Stefanelli

Primavera: tempo di rinascita e...ripartenza

E' primavera, e questo significa per gli appassionati di auto d'epoca, la possibilità di riscoprire la bellezza di una uscita con le nostre "vecchiette" che, per lunghi mesi abbiamo coccolato nelle nostre rimesse aspettando con impazienza questo momento. Scendiamo in garage e timidamente togliamo i teli che le ricoprono, ed eccole apparire nella loro bellezza: apriamo lo sportello e ci accomodiamo sul sedile, di certo meno comodo di quello delle auto che utilizziamo tutti i giorni, ma che a noi sembra un trono, dal quale dominare la strada. Poi prendiamo coraggio e proviamo ad avviare il motore: una, due tre tentativi andati a vuoto e quando la paura di non riuscire inizia a far vacillare la nostra fiducia ecco che un rombo sordo ci tranquillizza e ci riempie di gioia ed orgoglio, con la certezza che ancora una volta il nostro "gioiello" è pronto ad accompagnarci in una nuova stagione di viaggi in libertà. A questo punto è immediata la ricerca del calendario delle manifestazioni che il Club ha preparato con giusto anticipo per l'anno corrente, per verificare quando potremo finalmente ripercorrere assieme i nostri amici le strade che raggiungono le meraviglie del nostro paese.

Credo che quanto sopra, seppur con diverse sfaccettature, sia condivisibile da parte di molti soci del nostro Club AMS Bagni della Porretta, soprattutto da coloro che vivono una manifestazione automobilistica come un evento festoso, nel quale è possibile incontrare persone con le quali si condivide la medesima passione.

E' con questo obiettivo, cioè con la speranza di proporre ogni anno eventi che possano interessare un numero sempre maggiore di soci, che il Consiglio del nostro Club prepara con attenzione l'elenco delle manifestazioni, ben sapendo che forse non riusciremo ad accontentare tutti, ma garantendo il massimo impegno affinché la soddisfazione sia la più ampia possibile.

Con questo proposito, da questo anno, abbiamo deciso di premiare, in occasione della Assemblea annuale, i soci che hanno partecipato con maggiore assiduità alle nostre manifestazioni. Per quanto riguarda il 2021, il premio "Diploma del 100% di partecipazioni" è stato assegnato al socio Chinni Alberto che ha preso parte a tutti gli eventi proposti ed adatti alla sua autovettura.



Consegna del diploma del 100% ad Alberto Chinni durante l'assemblea

Per l'anno corrente ci auguriamo che i vincitori siano tanti e che la partecipazione agli eventi sia comunque numerosa, per far sì che, in una società sempre più individualista, la "vita di Club" rappresenti un momento di allegra aggregazione, di gioia, divertimento e spensieratezza: credo che ognuno di noi ne abbia sia il diritto che la necessità.

Marcello Brunini