



Auto moto storiche Bagni della Porretta

NEWS

Notiziario interno

Estate 2022

Cari Amici e Soci,

sta ormai terminando il primo semestre ed è tempo di bilanci.

Consuntivi necessari per verificare se le idee ed i progetti maturati, nelle fredde serate invernali trascorse al Club, si sono concretizzati in eventi e manifestazioni e se, soprattutto, siano risultati graditi ai nostri soci ai quali sono destinati.

In questi sei mesi, grazie ad un allentamento dei limiti imposti dalla pandemia, abbiamo finalmente potuto godere di una maggiore libertà di assembramento e di movimento, condizioni evidentemente necessarie per la partecipazione alla vita di club e di ogni altra forma di associazione.

Abbiamo iniziato con il classico pranzo sociale, primo incontro conviviale della stagione, in corrispondenza della quale si è chiuso l'anno 2021, con l'approvazione del relativo bilancio, ed aperto ufficialmente il nuovo anno con la presentazione del programma preparato dal Consiglio. Il 20 marzo si è svolta l'assemblea dei soci con approvazione del bilancio 2021 con la consegna ufficiale delle Targhe Oro

Nelle giornate del 6-7-8 maggio il Club ha preso parte alla manifestazione ASI Moto Show organizzata a Varano de Melegari, vera occasione di divertimento per gli appassionati delle due ruote, che ha visto come ogni anno una ampia partecipazione di pubblico e mezzi, tutto questo nonostante il clima avverso. Grande soddisfazione abbiamo avuto nel vedere Mosè Mazzini sfrecciare sul circuito con la DEMM 175 e soprattutto aver avuto ospiti al nostro stand il Presidente Alberto Scuro e molti Consiglieri Federali A.S.I.

Successivamente, nel mese di maggio, abbiamo organizzato, dopo diversi anni, una manifestazione della durata di tre giorni che ci ha portato nel Lazio, precisamente a Latina, della quale parliamo in maniera più esauriente nell'articolo dedicato.

Il giorno 21 alla presenza del Sindaco di Alto Reno Terme Giuseppe Nanni, della dirigente Dott.ssa Luisa Macario, e del Presidente della Commissione Tecnica Moto Stefano Antoniazzi, si è completato il percorso di restauro con l'omologazione del ciclomotore DEMM Smilly.

Nell'ultima domenica del mese di maggio abbiamo partecipato alla festa dei 70 anni della azienda Metalcastello, nostro primario sponsor, con l'esposizione delle nostre belle auto (in particolare due per ogni decennio di vita della azienda) nel piazzale antistante l'edificio, accogliendo così, nel migliore dei modi, i numerosi invitati.

Nel primo fine settimana di giugno abbiamo partecipato all'ottava edizione del raduno delle ciliegie, interessante e "golosa" manifestazione organizzata, come sempre in maniera impeccabile, dai soci Malmusi e Mariotti.

Infine chiuderemo il mese di giugno, e quindi il semestre, con l'organizzazione, nella giornata di sabato 25, della manifestazione "Passo-Passo a 4 ruote", giunta alla terza edizione, che ci auguriamo possa, come sempre, suscitare interesse e desiderio di partecipazione nei nostri soci, con l'intento di far trascorrere a questi ragazzi "speciali" ed alle loro famiglie, un pomeriggio in allegria e serenità a bordo delle nostre "vecchiette" oltre che un momento di convivialità proposto dal club AMS Bagni della Porretta.

E ... preparatevi, perché siamo già pronti per ripartire con un ricco secondo semestre.

Maurizio Lenzi



Mosè Mazzini "in pista" a Varano de Melegari

Ermanno Degli Esposti una vita di moto e di corse

Abbiamo avuto, come rappresentanti del Club AMS Bagni della Porretta, la possibilità, oltre che l'onore di poter trascorrere un po' di tempo con il sig. Ermanno Degli Esposti, conosciuto a Porretta e non solo come un eccellente meccanico, sicuramente uno dei migliori della cosiddetta motor valley, che agli albori della seconda metà del secolo scorso, ha saputo portare le moto DEMM a vincere gare, campionati e a conquistare diversi record mondiali.

Nelle due ore trascorse con il sig. Ermanno abbiamo ascoltato racconti, aneddoti e analisi tecniche che evidenziano una vita intera vissuta con un amore infinito nei confronti della meccanica, della curiosità fattiva, del coraggio, supportato da una incredibile capacità, nell'affrontare sfide, non solo motoristiche, che lo hanno portato ad eccellere in un mondo già allora fortemente competitivo.

Ma andiamo per ordine. Il sig. Ermanno appena terminata la guerra (correva l'anno 1946) entra ancora molto giovane a far parte dell'organico della azienda DEMM, all'epoca fiore all'occhiello di un territorio in rapida espansione economica, grazie a diverse aziende metalmeccaniche e a un settore termale in ripresa dopo la lunga parentesi bellica. In quel periodo l'azienda si occupava della trasformazione, e in alcuni casi del restauro di mezzi bellici americani che giungevano a Porretta Terme principalmente dalla zona di Firenze, per poi consegnarli all'esercito italiano o per destinarli ad usi diversi. Come è facile immaginare, il sig. Ermanno non tarda a mettersi in mostra e, nel 1956 le sue capacità, già individuate da parte della dirigenza dell'azienda lo portano a entrare nel reparto corse, dove si occuperà della creazione e messa a punto della parte motoristica del Siluro (motore 50cc con carburante alcool e olio di ricino) capace di realizzare ben 24 record mondiali di velocità. Terminato il lavoro evidentemente eccellente svolto con il Siluro, l'azienda abbandona ufficialmente il mondo delle corse e i tentativi di ottenere nuovi record. Ma la passione del sig. Ermanno verso la velocità e di conseguenza verso il mondo delle corse



Ermanno degli Esposti posa, fra due DEMM 50 cc Bialbero, con due grandi amici: i compianti Ivo indiani e Giancarlo Morbidelli

fa sì che uno dei soci della azienda, in maniera non ufficiale, gli dia l'incarico di preparare due moto di 50cc a 2 tempi che riusciranno negli anni 1958 e 1959 ad ottenere la vittoria nella gara in salita Porretta-Castelluccio, oltre che fregiarsi, nel 1959 di ulteriori record Mondiali.

Nel 1960 però, si interrompono i rapporti con l'azienda, ma grazie agli ottimi rapporti con il rappresentante DEMM di Torino per il Piemonte e la Valle d'Aosta Franco Sciarilli, ottiene l'incarico di responsabile della assistenza tecnica dell'importante parco vendite presente in quella zona.

Ha quindi l'occasione di conoscere il direttore sportivo della Aermacchi di Varese, il sig. Clerici, che verificate le capacità tecniche del sig. Ermanno decide di assumerlo e di attribuirgli la direzione tecnica del reparto corse dove rimarrà per tre anni. Ed è in questo contesto che il sig. Ermanno inizia ad accumulare una importante esperienza non solo nazionale ma anche internazionale della quale farà sapientemente tesoro. Infatti con la Aermacchi (azienda specializzata nella produzione aeronautica) inizia a partecipare a gare internazionali, quale la "24 ore di Barcellona" e il "Tourist Trophy" conosciuto come TT, circuito stradale di oltre 60 km sull'isola di Man. Sono gare entusiasmanti ma anche molto faticose: il sig. Ermanno si trova, come unico meccanico a gestire anche più moto con diversi piloti che si alternano ogni 2 ore come ad esempio nella "24 ore di Barcellona". Inoltre non è raro che durante queste interminabili corse le moto debbano essere smontate e revisionate soprattutto nelle parti soggette a maggior usura, operazioni complesse e da eseguire nel minor tempo possibile.

Tutto questo fino al 1963, quando alcuni dirigenti della DEMM, evidentemente consapevoli della notevole esperienza accumulata dal quel meccanico cresciuto nella loro azienda, lo vogliono di nuovo a Porretta. L'esperienza nelle corse avrà però vita breve in quanto da lì a poco, non prima di alcune vittorie conseguite nelle gare in salita, la direzione deciderà di interrompere definitivamente l'esperienza agonistica. Il sig. Ermanno rimarrà in DEMM al reparto moto fino al 1969.

In quell'anno viene chiamato da Malanca, azienda bolognese fondata nel 1956, che aveva iniziato l'anno precedente l'attività agonistica con due moto, ma con scarsi risultati. Inizia così a lavorare su uno dei due motori che grazie al suo intervento, diventa competitivo, tanto da permettere nel 1969 la vittoria sia del campionato italiano in salita che in circuito, pur non avendo partecipato a tutte le gare in calendario,

Entusiasta del risultato, Malanca decide, per l'anno successivo, ovvero il 1970, di tentare l'esperienza del campionato mondiale, ma in questo caso il salto di qualità risultò eccessivo per la piccola azienda italiana, tanto che il quarto posto nel gran premio di Monza sarà il miglior risultato. Ma Malanca non demorde e decide di mandare il sig Ermanno a Barcellona dove trascorrerà 20 giorni a fianco di Francisco Tombas responsabile tecnico della scuderia Derbi, vincitrice del campionato di categoria nell'anno 1970 con il pilota Angel Nieto. Furono giorni di grande impegno, ma dei quali, anche questa volta, il sig Ermanno seppe fare tesoro, tanto da realizzare per l'anno successivo un motore dotato di maggiore potenza rispetto a quello progettato dal suo insegnante: quando si dice che l'allievo supera il professore!

Ma la lontananza da casa inizia a farsi sentire e, nel 1972, il sig. Ermanno viene di nuovo chiamato in DEMM quale responsabile del reparto moto, ed accetta, ma a due condizioni: la preparazione di una moto di 50cc da competizione per partecipare ai GP ed una nuova officina. Purtroppo nessuna delle due richieste vennero esaudite. Ma il sig. Ermanno non ha certo dimenticato l'esperienza fatta e neppure il tesoro di cognizioni tecniche accumulato in tanti anni di attività, anche ad altissimi livelli, e lo dimostra quando il responsabile delle vendite DEMM per la Germania chiede alla azienda di preparare due motori da 50 cc che possano essere omologanti in quel paese, dei quali dichiara di avere già pronto un importante portafoglio di ordini. I motori vengono preparati dagli ingegneri della DEMM, e ad una settimana dalla scadenza della finestra di omologazione vengono presentati, ma non ottengono il permesso di circolazione nel paese. La cosa manda su tutte le ire il rappresentante tedesco, che minaccia denunce e richieste di importanti indennizzi in denaro. A quel punto la saggezza e la serenità propria di chi detiene la conoscenza della materia porta il sig. Ermanno ad esporsi e a manifestare la sua disponibilità per compiere un tentativo che possa permettere l'omologazione dei due motori, oltre che evitare consistenti danni economici e di immagine per l'azienda. Si apre così una dura discussione agli alti livelli, ma la decisione finale è quella di tentare questa ultima carta. Lavorando giorno e notte, i due motori vengono presentati entro la scadenza pattuita ed ottengono l'omologazione: ne verranno venduti oltre 30.000 esemplari.

Quando il sig. Ermanno ci propone questo ultimo racconto non ho potuto non guardarlo in viso: il suo sguardo lasciava evidentemente trapelare ancora oggi la soddisfazione di aver compiuto, ancora una volta il suo lavoro nel migliore dei modi, andando ben oltre quelle che erano le sue competenze. Quello era lo sguardo di un vincitore orgoglioso del suo operato.

Nel 1982 cessa la produzione di moto da parte della DEMM e il sig. Ermanno decide di andare in pensione. Parteciperà ancora per 10 anni con attività di consulenza alla vita aziendale, fornendo supporto alla gestione del venduto, viaggiando ancora là dove era richiesta la sua esperienza.

Riceverà una altra chiamata dalla Cagiva di Varese (ex Aermacchi) alla quale non aderì.

Oggi, nel suo mitico garage custodisce alcuni pezzi pregiati di motori e moto da lui preparati, come ad esempio il 6 marce bialbero 50 cc.

Non possiamo chiudere questo avvincente racconto di vita vissuta se non ringraziando il protagonista per la disponibilità manifestata e per tutto quanto ha fatto per il mondo dei motori partendo da una piccola realtà quale Porretta Terme.

Corso di Restauro dello Smilly

Sabato 21 maggio scorso, alla presenza del Sindaco di Alto Reno Terme e di Stefano Antognazzi, Presidente della Commissione Moto di A.S.I., si è tenuta la certificazione del DEMM Smilly three, donato allo scopo dal Museo DEMM, restaurato dagli allievi di due classi, terza e quarta, dell'Istituto Tecnico Industriale Maria Montessori-Leonardo da Vinci, durante il Corso di Restauro, fortemente voluto dalla Presidenza dell'Istituto e dal club Auto Moto Storiche Bagni della Porretta. Io, purtroppo e con mio grande rammarico, non ero presente mi è molto dispiaciuto, ma ho partecipato al Raduno di Latina che si è svolto nei giorni 20 21 22 maggio, organizzato in maniera ineccepibile dal nostro Vicepresidente Vincenzo Giordano e devo dire che mi sono molto divertito, ma questa è un'altra storia che racconta Marcello Brunini in un altro articolo di questa pubblicazione.



Ma cominciamo dall'inizio: il corso è nato grazie alla felice idea di Sandro Mattioli, Commissario Tecnico Nazionale e socio del Club. L'idea si è concretizzata quando ci siamo messi in contatto con la dottoressa Macario e il vicepresidente Gaggioli, dai quali abbiamo avuto la massima disponibilità e collaborazione.

Scelti gli 11 studenti: Lorenzo, Nicolò L., Ascanio, Mattia, Marco, Gabriele, Axel, Nicolò C. Enrico, Andrea e Luca, abbiamo cominciato il corso tenuto dai professori Teylor Pucci e Nicola Viterale, coadiuvati dagli assistenti di laboratorio Vincenzo Merola e Giuseppe Sollazzo con la collaborazione del già citato Sandro Mattioli, Mosè Mazzini, della Carrozzeria Verardi per la vernice per i ritocchi ed io.

Devo dire che i ragazzi si sono comportati in maniera egregia, dopo un inizio un po' incerto, si sono resi conto che parlavamo tutti la stessa lingua e si sono buttati con entusiasmo in questa bellissima avventura, dimostrando una conoscenza, si acerbata, ma notevole del tema trattato, manifestando fin da subito capacità e voglia di migliorarsi.

Il motorino è stato completamente smontato, pulito, controllato nelle

parti meccaniche, ritoccato dove più necessitava mantenendo al massimo l'originalità. Ovviamente, non dico la soddisfazione di tutti quando, finito il lavoro, il motorino è stato messo in moto e, dopo la necessaria messa a punto è stato provato.

Vediamo per il prossimo anno cosa potremo fare.

Sauro Stefanelli

IL FISPINO

Mi chiamo Maurizio Fedi. Da tre anni sono un appassionato di auto d'epoca. Questa malattia è partita andando in giro per mercatini con mio genero che è appassionato e restauratore di moto d'epoca.

In queste occasioni oltre alle moto, pezzi di ricambio, erano presenti anche auto e così è scoppiata la scintilla.

La mia prima auto è stata un MP LAFER trovata a Foligno girovagando su internet. Era un TARGA ORO ASI.

Per entrare nel mondo ASI bisogna essere socio in un club affiliato, il più vicino a me, essendo Pistoiese, era Ruote Classiche di Prato.

Andando in giro per il mondo a fare raduni, tramite mio fratello ho conosciuto Maurizio suo ex compagno di scuola ma soprattutto presidente del Club AMS BAGNI PORRETTA.

Dal 1° Gennaio 2022 sono diventato socio.

In data 5 Giugno 2022 primo raduno: quello delle ciliegie a Vignola.

Nel trasferimento la mia auto che ora è una JBA FALCON SPORT del 1974 si è fermata fra Gaggio Montano e Montese. Dietro di me c'era il Consigliere Sauro Stefanelli che prontamente è intervenuto e mi ha fatto una doppia diagnosi. Vedrai che è la pompa della benzina o il FISPINO. Qui non arriva benzina.

Nel frattempo si è fermata una Fiat Panda grigia dalla quale è sceso un soggetto direi stravagante, Sauro ha esclamato: è GRINZA! Il miglior meccanico della zona e socio del Club.

Ha dato due dritte a Sauro poi ha preso in mano la situazione confermando che il problema era il FISPINO. Mi sembra di averne uno in garage, è rimontato in macchina e dopo 5 minuti è ricomparso con in mano questo benedetto FISPINO. Ha aspirato dal tubo della benzina, ha sostituito il pezzo e mi ha detto: metta in moto. La Falcon ha subito risposto presente. Sono sceso per conoscere la spesa. Risposta: vada a Vignola e paghi un caffè a Sauro. Ne sono rimasto allibito, un gesto che dire signorile? Inaspettato sicuramente.

Sono stato fortunato? Non lo so. La certezza è che sono socio di un Club Fantastico.

Ma che cosa è il FISPINO? Non ne conoscevo l'esistenza non è altre che il filtro della benzina! Per me che sono medico è il rene dell'auto.

Maurizio Fedi

Gita a Latina e dintorni – 20-21-22/05/2022

Finalmente!!! Dopo due anni di "ali tarpate", dovute alle ragioni che ben conosciamo, che hanno obbligato di fatto l'organizzazione di eventi di una singola giornata, il Club A.M.S. Bagni della Porretta è tornato a riproporre una manifestazione di più giorni, che ha portato i partecipanti a visitare alcune delle meraviglie della provincia di Latina e non solo. L'evento, sapientemente organizzato dal vicepresidente Vincenzo Giordano, ha permesso ai fortunati membri della carovana che venerdì mattina di buon'ora sono partiti verso la meta, di conoscere realtà non così note, forse anche a causa delle ricchezze storiche, culturali ed artistiche, oltre che paesaggistiche proprie della regione Lazio.

La prima visita ha riguardato l'Istituto Nazionale di Fisica Nucleare (I.N.F.N.) situato nella provincia di Frascati, dove una guida esperta ha saputo trasmettere, con parole semplici e comprensibili alcuni principi di fisica nucleare anche ad una platea non preparata in tale complessa ma avvincente materia. Il risultato è stato quello di generare nei presenti curiosità e profonda attenzione. A seguire il pomeriggio si è tranquillamente sviluppato in una visita alla deliziosa città di Frascati, permettendo così un momento di riposo dopo il lungo trasferimento che aveva connotato la prima mattinata.

Siamo quindi giunti, nel tardo pomeriggio, alla nostra base logistica, ovvero l'Hotel Miramare di Latina, dove abbiamo trovato una struttura

molto accogliente, con personale gentile e disponibile oltre che... una meravigliosa veduta del mar Tirreno le cui onde terminavano la loro corsa a pochi metri dalla incantevole dimora.

La mattina successiva la sveglia ci buttava giù dal letto presto, per permetterci di avere tutta la mattinata disponibile per visitare quella che potremmo definire una perla della provincia di Latina, ovvero il museo Piane delle Orme. Non è semplice trovare le parole per descrivere le bellezze che abbiamo trovato in questo atipico luogo: di fatto si tratta di un parco storico realizzato all'interno dell'omonima azienda agrituristica per ospitare una delle collezioni più grandi ed eterogenee oggi esistenti. Dedicato al Novecento il complesso museale rappresenta un viaggio attraverso cinquant'anni di storia italiana. Oltre cinquantamila mq distribuiti in una serie di padiglioni tematici, per raccontare le tradizioni e la cultura della Civiltà Contadina, le grandi opere di bonifica delle Paludi Pontine, le battaglie della Seconda Guerra Mondiale, ma anche per mostrare i veicoli e i mezzi agli albori della grande industrializzazione e i giocattoli e i soldatini con i quali si divertivano i bambini di una volta. Inutile negare che molti di noi, se non tutti si sono soffermati a lungo di fronte a quelli che sono i ricordi dell'infanzia e credo che ognuno dei presenti sia stato attraversato da una "dolce nostalgia" che per un attimo ci ha riportato a ritroso nel tempo...tanto da essere richiamati all'ordine, ovvero al rispetto dei tempi da una guida giovane ma esperta che ben comprendeva il nostro animo. Terminata la visita impegnativa ma estremamente interessante siamo rientrati in hotel per godere di un meritato riposo.

Iniziava così il terzo ed ultimo giorno di una esperienza che di tappa in tappa si faceva sempre più interessante e che ci avrebbe portato a Bomarzo, borgo del Lazio alle falde del Monte Cimino dove si trova un'opera unica al mondo, il Sacro Bosco o Parco dei Mostri, progettato dal principe Vicino Orsini e realizzato nel 1552. Il Parco costituisce una opera unica: all'interno dei raffinati giardini all'italiana furono scolpite nei massi di peperino affioranti dal terreno enigmatiche figure di mostri, draghi, soggetti mitologici e animali esotici, alternandoli con una casetta pendente capace di mettere in confusione chi vi entra, un tempietto funerario, fontane, sedili e obelischi, sui quali troviamo incisi motti e iscrizioni.

Volgeva quindi al termine la terza ed ultima giornata ma non prima di aver assaporato un altro succulento pranzo, che, come era già avvenuto nei giorni precedenti ci ha consentito di assaporare la bontà della tradizione culinaria locale.

Infine, permettetemi ancora due brevi pensieri, ovvero il ringraziamento al Vicepresidente Vincenzo Giordano per l'ottimo lavoro svolto e la soddisfazione di aver potuto condividere questa bella esperienza con un gruppo che, giorno dopo giorno, si è coeso, aggiungendo alla bellezza dei luoghi visitati, una sana allegria che quotidianamente ci ha accompagnato e reso l'esperienza indimenticabile.

Marcello Brunini

Buon compleanno X 1/9

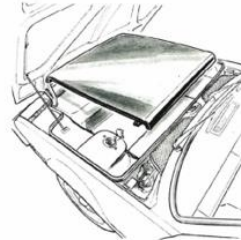
"Tra tutte le auto a motore centrale che puoi acquistare, noi te ne offriamo una che PUOI acquistare", questo è lo slogan che accompagnava, sulla stampa americana, la pubblicità della neonata X 1/9, la piccola sportiva che era stata pensata da FIAT e da Bertone proprio per quell'importante mercato, dove le sportive italiane si erano sempre imposte con successo.

FIAT X 1/9 venne presentata, assieme alla 124 Abarth Rally, il 26 novembre 1972 in Sicilia, lungo le strade della mitica Targa Florio, in onore della quale si deve il nome della prima vettura sportiva con tetto asportabile prodotta in serie, la Porsche 911. Il 1972 fu un anno in cui i lanci di nuovi modelli avvenivano con inusuale frequenza e la direzione commerciale di FIAT decise di riservare l'onore di prima donna, al Salone di Torino all'attesissima 126, in questo modo una nuova copertina di Quattroruote sarebbe stata garantita. Per la prima volta in casa FIAT vi fu un dibattito acceso anche sulla denominazione commerciale, tant'è che alla fine venne deliberato di lasciarle quello che era il numero di progetto. Fin dalla seconda metà degli anni sessanta la carrozzeria Bertone, che aveva disegnato e prodotto per FIAT l'850 Spider, si stava dando da fare per trovarle un'erede, varie soluzioni erano state

proposte, ma l'idea di una piccola con motore centrale disposto trasversalmente, era quella che amava, visto il successo che Miura aveva presentato al Salone del 1969 il prototipo Runabout, con motore 903 cc di derivazione Autobianchi A112 riscuotendo gran successo di pubblico e stampa. Questo venne equipaggiato con la meccanica della 128 berlina e collaudato a lungo, ma la dirigenza FIAT,



conservatrice ed attendista, deliberò la linea definitiva, uscita dalla matita di Marcello Gandini, solo alla fine del 1971. Ne risultò una vettura dalle soluzioni tecniche avanzate, con una tenuta di strada da vera sportiva grazie alla perfetta distribuzione dei pesi, al basso baricentro e alla scocca rigida, ma leggera, in grado di soddisfare le severe normative USA in tema di sicurezza passiva in caso di ribaltamento. Il serbatoio carburante e la ruota di scorta situati in posizione protetta tra motore ed abitacolo erano un'altra peculiarità. Il fascino del tettuccio asportabile la trasformava in vettura scoperta senza presentarne gli inconvenienti.



Le scocche, verniciate nei brillanti colori tanto in voga all'inizio degli anni settanta, erano completamente realizzate a Grugliasco, negli stabilimenti Bertone, poi venivano trasportate al Lingotto per il montaggio della meccanica e la finitura, una delle ultime vetture uscite da questo storico complesso produttivo.

Vengono scelti inizialmente motore e cambio 1.300 cc derivati dalla FIAT

THE most desired sports cars in the world today are of the mid-engine variety. Unfortunately, some of the least affordable sports cars in the world today are of the mid-engine variety as well.

The Lamborghini Uraco, approx. \$24,000

The Aston Martin, approx. \$15,000

The Lamborghini Uraco, approx. \$24,000

The Ferrari 308 costs more than the average guy makes in 2 years.

OF ALL THE MID-ENGINE CARS YOU COULD BUY, WE OFFER ONE YOU COULD BUY.

The Lamborghini Uraco costs more than 4 years of college and a big wedding.

Of the 7 mid-engine cars, 5 sell in excess of \$15,000.

Which brings us to the mid-engine Fiat X1/9. \$5,195*.

What kind of mid-engine sports car could sell for that price? This kind.

A sports car designed by the same people who designed the Ferrari. A sports car with an overhead cam engine,

rack-and-pinion steering, disc brakes all around, and an all-independent suspension. A sports car that's really a sports car.

Is it the \$28,000 Ferrari in disguise? We think not. Is it the best \$5,195* sports car you've seen in years? We think so.

FIAT

*This based on 1977 model year's suggested retail price. Dealer's price may vary. Dealer's price and local taxes additional.



128 coupé per poi passane, nel 1978, con la nascita della FIAT Ritmo, al 1500 con cambio a 5 marce, in onore del quale diventa FIAT X1/9 Five Speed. E' l'occasione per un vero e proprio restiling che tende ad unificarla esteticamente con la versione venduta oltreoceano e ad aggiornarla per farle attraversare con successo gli anni ottanta. Più brillante, parca nei consumi e dotata di qualche piccolo confort in più.

Nel 1981 FIAT decise di abbandonare il mercato americano, che aveva già assorbito oltre 100.000 auto, provocando uno scompenso cardiaco ai dirigenti Bertone che, una volta rianimati, chiamarono i colleghi in Pininfarina, dove veniva prodotta 124 spider, Bastarono due riunioni per costituire una coalizione che portò all'accordo per produrre e commercializzare le due auto con proprio marchio. L'annuncio venne dato alla stampa a Ginevra, in occasione del Salone dell'automobile di marzo 1982 così che dopo un piccolo restiling, l'adozione dell'iniezione elettronica e del catalizzatore ed un nuovo rinnovamento cromatico, l'ultima X 1/9 uscì dagli stabilimenti alla fine del 1989, dopo ben 17 anni da quel novembre 1972. Questa longevità ha dimostrato la bontà del progetto e del prodotto. Negli anni ottanta, nei parcheggi dei Campus californiani era possibile trovarne di tutti i colori, mentre era il rosso quello preferito dai piloti che si sfidavano sui circuiti, così come ora nelle gare di velocità in salita per auto storiche.

Gianluca Mascagni