



Notiziario interno

Auto moto storiche Bagni della Porretta

NEWS

Primavera 2024

Rinnovo del consiglio direttivo

Il 10 marzo scorso, al termine dell'Assemblea dei soci, si sono svolte le elezioni per il rinnovo del Consiglio direttivo del club che risulta ora così composto:

Brunini Marcello, Camosci Andrea, Capitani Romano, Giordano Vincenzo, Lanzi Francesca, Lenzi Maurizio, Mascagni Gianluca, Mazzini Mosè, Rondelli Stefano.

Accanto alle riconferme, accogliamo con un applauso di benvenuto i nuovi ingressi: Romano Capitani, socio storico del Club, appassionato collezionista e restauratore di motocicli, che già in passato ha fatto parte del Consiglio.

Stefano Rondelli, da anni amico e collaboratore esterno che ha avuto il merito di far entrare in contatto l'A.M.S. con il mondo della solidarietà, dando vita a "Passo Passo a quattro ruote", una manifestazione dedicata ai ragazzi disabili, divenuta un'esempio a livello nazionale.

Andrea Camosci, vicino al club fin da quando, ancora giovanissimo studente, oltre vent'anni fa, ha iniziato a partecipare come navigatore alle manifestazioni di regolarità che alcuni soci disputavano in giro per la Penisola. Ora, giovane ingegnere, appassionato di auto d'epoca, continua, con successo, a confrontarsi con il cronometro.

Francesca Lanzi, la più giovane donna che A.M.S. abbia avuto nel Consiglio Direttivo, ha la passione dei motori nel DNA, trasmessa dal padre, pilota di go kart e profondo conoscitore del mondo delle corse. Francesca partecipa già da alcuni anni attivamente alla vita del Club assieme alla sua bambina (la Rossa Delta Integrale).

Alessandro Fraticelli è il nuovo revisore dei conti, nominato dall'Assemblea, che succede a Gabriele Presi.

Il primo Consiglio direttivo del 19 marzo ha nominato le nuove cariche direttive di AMS Bagni della Porretta per il prossimo quadriennio.

Presidente: Gianluca Mascagni

Vicepresidente: Vincenzo Giordano

Segretario: Marcello Brunini

Tesoriere: Maurizio Lenzi

Sono confermati nel ruolo di Commissari Tecnico Mosè Mazzini e Sauro Stefanelli.

Gianluca Mascagni

E' mancato ad inizio anno Giambattista Romagnoli, Socio Fondatore del Nostro Club.

Fra coloro che spingevano per formare il sodalizio asserendo anche motivi di interesse per la gastronomia c'era Giovambattista Romagnoli. Battista ha sempre sostenuto che la vita è bella perché ci sono le donne, le mangiate e le automobili. Tuttavia ha sempre avuto una predilezione per queste ultime perché diceva che, a differenza delle prime due, le auto non lo avevano mai tradito. Battista ha avuto un curriculum di tutto interesse perché fu vicino a Cesare Perdisa negli anni in cui il grande pilota bolognese ebbe un autosalone straordinariamente bello all'inizio della via Toscana (fra la fine degli anni Cinquanta e la fine degli anni Sessanta) dove vendeva soprattutto Maserati, Mercedes, Jaguar e

Aston Martin (ma se capitava vendeva anche altre marche). Tale salone era costituito da una lunghissima vetrata tutta al primo piano fuori terra che dava la percezione ai visitatori esterni di trovarsi di fronte a macchine "volanti".... Battista era un ottimo osservatore, possedeva una memoria visiva straordinaria (negli ultimi tempi purtroppo aveva problemi di vista) ed era veramente piacevole sentirlo descrivere la personalità, il comportamento e i tic che aveva il grande Cesare Perdisa. Giambattista Romagnoli era stato da lui assunto in veste di aiutante venditore e tuttofare. Perdisa era noto per fare in fretta due cose: parlare e andare in macchina. Ricordo che una volta anch'io lo contattai tanti anni fa per avere un'informazione e parlava così in fretta che sembrava una mitragliatrice. Battista sosteneva che spesso non si riusciva quasi a capire ciò che diceva. Tuttavia non gli sfuggiva nulla: quando Battista trasferiva un'auto per suo conto si accorgeva subito fino a che velocità si era spinto contando i moscerini che si erano spacciati sul frontale.....



Battista con l'amico Piero Pedretti

A guidare la macchina era rimasto un vero fenomeno e Battista racconta spesso che con una poco agile Lancia Flaminia berlina era capace di fare slalom in mezzo al traffico cittadino toccando agevolmente velocità vicine ai cento chilometri orari. Dopo l'esperienza con Perdisa, Battista, che aveva un "orecchio" sensibilissimo e sapeva ascoltare (o meglio, auscultare) la meccanica dei veicoli, fece società con il "Bimbo" e aprì un'autofficina a Porretta Terme che andò avanti circa due o tre anni. Il "Bimbo" era molto bravo e veloce nelle riparazioni e faceva una concorrenza spietata ai più rustici meccanici della zona che erano molto più lenti e, perciò, alla fine risultavano anche un po' più cari. Alla lunga però i nodi vennero al pettine: non sempre i lavori erano accurati e poi era iniziato per lui il "tarlo" delle corse che costavano tanto e a volte influivano in modo eccessivo sugli interessi comuni della società. Grande appassionato di auto storiche, Battista ha contribuito insieme al sottoscritto a fondare il club AutoMoto Storiche Bagni della Porretta nel 1989 e proprio tale nome fu da lui fortemente voluto all'epoca con giusta ragione.

Edgardo Ferrari

Il futuro dipende da ciò che fai oggi.

Mahatma Gandhi

Il mio primo articolo su questo Giornalino risale all'estate del 2021 e si intitolava "Una ventata di aria fresca". Tale titolo, calato in quel momento aveva una duplice significato: il primo, non riportato nel testo, evidenziava come finalmente non fossimo più così fortemente "schiavi" delle importanti norme sanitarie che erano state introdotte nel tentativo di proteggerci dalla terribile pandemia che ci aveva colpito

nell'anno precedente e ancora presente anche se meno aggressiva, il secondo invece esplicitato nel testo evidenziava come in occasione della manifestazione che ci portava a Castel del Rio, fosse particolarmente nutrita la presenza di giovani appassionati, ben 11 ragazzi su 59 partecipanti. Inoltre evidenziavo come la loro presenza fosse risultata attiva, manifestando interesse e partecipazione verso quanto ci era stato mostrato e spiegato durante la visita al Museo della Guerra-Linea Gotica ed al Ponte Alidosi. Ma era stato soprattutto durante il pranzo quando "la loro naturale e rumorosa voglia di divertirsi" aveva contagiato tutti i partecipanti, senza dimenticare come le "loro auto con i loro colori avessero dato alla carovana un aspetto meno formale e compassato". Ebbene, dopo tre anni la partecipazione dei giovani ai diversi eventi organizzati dal Club, manifestazioni di qualsiasi tipo, dalle statiche alle dinamiche da quelle riservate al mondo delle 4 o 2 ruote, da quelle espressamente culturali a quelle con carattere solidale, si è mantenuta sempre interessante, come importante è stata la loro presenza agli eventi, come spettatori incuriositi dal mondo del motorismo storico, durante i quali non sono mancate le occasioni per informarsi sulle caratteristiche dei vari mezzi esposti. Come Club abbiamo sempre cercato di incentivare la loro presenza agli eventi, di sollecitare la loro curiosità verso ciò che facciamo come Club federato ASI al fine di seminare "passione". Ne è testimonianza attiva l'organizzazione del 1°Corso di Restauro che si è concluso il 21 maggio dell'anno 2022 con l'omologazione del ciclomotore Demm Smily, corso che ha permesso ai ragazzi che vi hanno partecipato di implementare il loro bagaglio professionale ed anche culturale, mentre da parte del Club AMS vi è stata la massima disponibilità nel supportare l'iniziativa, vista la preparazione tecnica ed anche storica di chi ha avuto l'importante ruolo di trasmettere ai ragazzi conoscenze e, perché no, passione. Visto il successo di questa importante iniziativa si è deciso, sempre in stretta collaborazione con l'Istituto Maria Montessori di Alto Reno Terme, di ripetere l'esperienza tanto che in data 19 marzo di questo anno ha avuto inizio il 2° Corso di Restauro. Inoltre il Club si è reso disponibile in diverse occasioni a dare supporto logistico ad alcune iniziative realizzate nel territorio da gruppi di ragazzi che in sella ai loro mezzi a 2 ruote hanno portato allegria nelle nostre piazze e lungo le strade percorse. Di tutto questo ovviamente siamo come Club fortemente soddisfatti, anche perché non possiamo dimenticare come la stessa A.S.I. abbia più volte sollecitato un maggiore coinvolgimento dei giovani, tanto da costituire la Commissione Giovani che si occupa di organizzare eventi come il "Trofeo ASI Giovani" nato nel 2021 e che anche per il corrente anno ha presentato un Calendario ASI Giovani 2024, riservato a chi ha una età massima di 40 anni e nutrito di appuntamenti in tutta Italia. Come Consiglio direttivo in questi anni ci siamo chiesti come attrarre l'interesse dei ragazzi; ottimo il Corso di restauro, ma non sufficiente, non riuscendo a raggiungere una platea più ampia. Nelle riunioni consiliari, molte volte tra i temi all'ordine del giorno compariva il punto "come attrarre i giovani" ma, anche dopo lunghi confronti le riunioni terminavano senza una risposta. Solo quando siamo giunti alla conclusione che, per poter raggiungere positivamente le nuove generazioni non erano sufficienti, ma soprattutto efficaci, le idee di coloro che la gioventù avevano archiviato ormai da molti, troppi anni. Non si è trattato di una soluzione semplice e neppure indolore. Come consiglieri abbiamo dovuto accettare una inadeguatezza, non delle conoscenze, ma del modo di pensare e di comunicare, che è tipica di coloro che entrano nella cosiddetta Terza Età o che ve ne sono assai prossimi. Non si tratta di una novità, i rapporti tra giovani e non più giovani sono spesso stati difficili, a partire da lontano, dal IV secolo a.C. quando Aristotele dedica, nella sua "Retorica", parole non certo magnanime nei confronti del tema della giovinezza, per passare a Orazio quando nel I secolo a.C. usa parole sprezzanti verso quella che definisce "gioventù di sbarbati", per arrivare al secolo scorso quando si contesta alle nuove generazioni "un enfasi eccessiva alla tendenza a rifiutare ciò che è vecchio e desiderare ciò che è nuovo", ignorando di fatto la parola "progresso", per chiudere con i giorni nostri dove la comunicazione tra le generazioni è difficile e i rapporti a volte conflittuali. Ma, come si dice, riconoscere i propri errori, farne tesoro e prodigarsi per trovarne una soluzione è una assunzione di responsabilità e soprattutto significa guardare in modo disincantato e con coraggio la realtà. Ed è questo che abbiamo deciso di fare, ovvero di portare all'interno del nuovo Consiglio, in occasione della scadenza del mandato quadriennale iniziato nel 2020, "una nuova ventata di aria fresca", ovvero persone che ragionando come coloro che volevamo attrarre, come coloro ai quali volevamo trasferire la nostra passione,

potessero finalmente iniziare un reale ringiovanimento oltre che dell'importante organo direttivo, anche della platea di coloro che ne sono la linfa e la ragione di esistere, ovvero i nostri soci. È quindi iniziata una ricerca che ovviamente è partita da coloro che già da tempo avevano dimostrato di amare il mondo del motorismo storico, partecipando ad eventi e dimostrando competenze e passione. Presentati in occasione della annuale Assemblea dei soci hanno ottenuto, da una platea anch'essa particolarmente giovane, un forte interesse e supporto, tanto da entrare a far parte del nuovo Consiglio Direttivo. Siamo fortemente convinti di aver fatto la cosa giusta, nutriamo forti speranze nei confronti delle "new entry", consapevoli che le loro idee, ed il loro operato saranno di grande aiuto nel diffondere, tra i loro coetanei e le generazioni successive, il trasporto e la partecipazione verso il mondo del motorismo storico che ci accomuna.

E per concludere permettetemi di riportare questo interessante spunto che penso sia di buon augurio circa il futuro, consapevoli che quello che sarà non è già scritto e che con l'impegno e la dedizione nulla ci è precluso.

"Il futuro è molto aperto, e dipende da noi, da noi tutti. Dipende da ciò che voi e io e molti altri uomini fanno e faranno, oggi, domani e dopodomani. E quello che noi facciamo e faremo dipende a sua volta dal nostro pensiero e dai nostri desideri, dalle nostre speranze e dai nostri timori. Dipende da come vediamo il mondo e da come valutiamo le possibilità del futuro che sono aperte".

(Karl Popper)

Marcello Brunini

Corso di regolarità

Una giornata tra passione e precisione: il corso di regolarità classica Domenica 10 marzo gli appassionati di auto storiche hanno avuto l'opportunità di immergersi nel mondo affascinante delle gare di regolarità. Grazie all'iniziativa di Ams Bagni della Porretta, il corso tenuto da Andrea Camosci si è svolto in due fasi distinte, arricchendo la conoscenza e la pratica degli equipaggi presenti.

La mattinata è stata dedicata alla teoria. Il Teatro Testoni ha fatto da cornice ad una sessione teorica che ha permesso a tutti, novizi ed esperti, di affinare la propria comprensione e prepararsi al meglio per la pratica. Dalle diverse categorie alle regole fondamentali, passando per la strumentazione necessaria e i tipi di gare, nulla è stato lasciato al caso.

Dopo una pausa pranzo allietata dalla squisita ospitalità del Centro Carni Valerio, il corso si è spostato verso la dimensione pratica, nel parcheggio DEMM. Qui, i partecipanti hanno potuto mettere alla prova quanto appreso, cimentandosi nei passaggi sui pressostati. Questa fase ha permesso di vivere in prima persona le attività che le gare di regolarità richiedono, sotto la guida esperta degli organizzatori.

Gli equipaggi si sono dimostrati entusiasti di questa opportunità, che ha unito l'aspetto ludico alla formazione, in una perfetta sintesi di passione per le auto d'epoca e desiderio di miglioramento.

Questo evento non solo ha rafforzato la comunità degli appassionati di auto storiche ma ha anche gettato le basi per future edizioni, sempre più ricche e coinvolgenti. Ams Bagni della Porretta ha confermato il proprio impegno nell'offrire iniziative di qualità, che contribuiscono a preservare e diffondere la cultura delle gare di regolarità classica.

In conclusione, il corso di regolarità classica rappresenta un'esperienza imperdibile per chiunque sia affascinato da queste competizioni. Tra teoria e pratica, gli appassionati hanno avuto l'occasione di approfondire le loro conoscenze e di vivere momenti di pura passione, confermando ancora una volta che la regolarità classica è molto più di una semplice gara: è un vero e proprio stile di vita.

Alice Casellato

50 anni di alfetta GT e derivate GTV e GTV6

Quest'anno ricorre per le vetture Alfa Romeo e per gli appassionati del marchio, un importante anniversario, sono trascorsi 50 anni dalla presentazione, nel 1974, della alfetta GT, la coupè Gran Turismo derivata dalla celebre berlina Alfetta.

Andiamo nel modo più sintetico possibile, anche se per me estremamente difficile, da atavico estimatore di questo modello, a ripercorrere le tappe della storia di questa vettura.

Già nel 1968, anno in cui il reparto tecnico della casa milanese, era in fase di approntamento della alfetta berlina, si iniziò a pensare ad una coupè che rinverdisse i fasti della già celebre, seppur in lieve declino, Giulia GT. La Giulia GT era nella fase, che vide poi a seguire alcune importanti modifiche, che la resero più moderna e adatta ad affrontare gli anni 70 in arrivo, come la pedaliera alta e la perdita del celebre scalino, nonostante questi aggiornamenti, denotava caratteristiche che la rendevano una vettura non adatta a famiglie, la scarsa abitabilità dei posti posteriori, unita al bagagliaio striminzito la rendevano adatta a un pubblico giovane, di certo sportivo ma non a coloro che poi avrebbero messo su famiglia.

Ed ecco che in Alfa si iniziarono a veder i primi studi di una vettura granturismo che avesse caratteristiche di abitabilità posteriore migliorata, con 4 posti veri, e un porta bagagli con una maggiore capienza, nel frattempo, in contemporanea, la sezione tecnica approntava lo schema meccanico, poi divenuto celebre della alfetta, con il sistema "transaxle" e ponte posteriore De Dion, così, dopo varie proposte stilistiche sviluppate su schema giulia GT, si iniziarono i lavori veri, affidando il compito a un designer d'eccezione il già noto Giorgetto Giugiaro, lo stesso che anni prima, lavorando per la carrozzeria Bertone, realizzò la giulia GT.

Nel 1972 finalmente viene presentata la berlina Alfetta, con le note caratteristiche tecniche che la resero famosa oltre a prestazioni di vera eccezione per la categoria, ed ecco che si aveva la meccanica adatta allo scopo, una vettura dalla proverbiale tenuta di strada, garantita dal nuovo sistema tipo transaxle con una perfetta ripartizione dei pesi esattamente distribuiti al 50% sull'assale anteriore e al rimanente 50% su quello posteriore, caratteristica ottimale per una vettura spinta dalla ruote posteriori.

Il primo prototipo, ancora non definito è datato 26 novembre 1968, a seguire una marea di proposte e idee vengono valutate e viste, ma nessuna aveva stuzzicato la direzione commerciale, erano tutte molto simili a vetture già viste e a modelli ad esempio prodotti dalla Fiat, poi, finalmente la direzione approva una proposta di Giugiaro, che appariva rivoluzionaria, parabrezza molto inclinato porte lunghe e linea di fiancata particolarmente bassa, a generare una molto ampia superficie vetrata, la prima proposta poi scartata, aveva i tergilampi carenati



sotto al cofano, soluzione che si vide già sulle piccole coupè junior Zagato, della serie 105 (Giulia GT), e i fari semi coperti con palpebre a scomparsa, questa venne poi bocciata per la troppo elaborata ricerca dei dettagli, l'ultimo manichino quasi definitivo è del dicembre 1969, da qui in poi saranno poche e di carattere unicamente tecnico le modifiche atte a dare una forma definitiva alla vettura.

Nel gennaio 1971 si approva anche la proposta per il posto guida assolutamente inedito e molto sportivo che prevedeva una strumentazione molto particolare con il solo contagiri di fronte al conducente e il tachimetro oltre al resto degli strumenti al centro della ampia plancia.

Finalmente è il 1974, siamo in Maremma e qui viene presentata al pubblico la nuova Gran Turismo dell'Alfa Romeo, direttamente derivata dalla Alfetta, si chiama ALFETTA GT, è una vettura rivoluzionaria, per una notevole aerodinamica, un aspetto molto accattivante col suo frontale a 4 fari, linea molto innovativa a 2 volumi secchi ampia finestratura parabrezza inclinatissimo e molto ampio, al posteriore una coda tronca e con un piccolo accenno di spoiler nel portellone incavato all'interno delle sedi laterali, come a formare un percorso aerodinamico, completano poi il retro due inediti fanalini a sviluppo orizzontale suddivisi in doppie linee separate, che racchiudono una

completa fanaleria dotata anche di doppie luci di retromarcia in essi integrate, porte lunghe e vetri laterali posteriori frazionati in una porzione discendente, passo ridotto di 10 cm rispetto alla berlina, e meccanica della stessa, motore bialbero in alluminio da 1779 cc, 122CV e cambio a 5 marce disposto posteriormente.

Sospensioni eccellenti di nuova concezione, a doppi quadrilateri deformabili con barre di torsione all'anteriore, ponte De Dion con parallelogramma di watt al posteriore, barre stabilizzatrici davanti e dietro, e ottimo impianto a 4 freni a disco, tutte caratteristiche per l'epoca di straordinaria eccellenza, per la prima volta si testarono anche principi di deformazione controllata, inediti sulle precedenti GT di derivazione Giulia, apparve infatti su alfetta sia berlina che GT, il piantone sterzo collassabile e frazionato, con regolazione in altezza del volante, e la scocca a deformabilità programmata in modo da limitare i danni in caso di collisione frontale, per il 1974 erano tutte caratteristiche in anticipo con i tempi.

La particolarità poi di questa coupè era la grande abitabilità per 4 persone e il portabagagli generoso anche per l'accesso garantito da un ampio portellone, tra le dotazioni di confort vi era un sistema di ventilazione di tipo bizona, destro e sinistro, e a richiesta la possibilità di montare il condizionatore d'aria prodotto dalla Borletti.

La vettura fu un successo, tanto che dopo poco viene affiancata da altre versioni, nel 1976 arrivò la 1.6 con la meccanica alfetta 1600, da 1570 cc e 109 CV, poi sempre nel 1976 la 2.0 da 122 CV ma con motore 1962 CC, che nel 1978 con la 2.0L diventarono 130 CV, sino al 1979 quando la 1.8 oramai uscita di scena cedette alle 1.6 GT e 2.0 GTV, per concludere con una versione 2 litri turbo detta TURBODELTA, messa a punto dalla Autodelta, sezione sportiva di Alfa Romeo, con questa soluzione la GTV aveva 150 CV e superava i 200 Km/h di velocità.

Nel 1980 il primo restyling, arrivarono i fascioni in materiale plastico e alcune modifiche agli interni una plancia ridisegnata con più moderna strumentazione, ora maggiormente convenzionale seppur arricchita di accessori, uscirono di scena con questo restyling le versioni 1.6 e 2.0 122cv, rimasero le GTV 2.0 da 130 CV e arrivò una molto apprezzata specie nel mercato estero versione da 2,5 Litri con motore a 6 cilindri a V alimentato a iniezione elettronica, derivato da quello della berlina ALFA 6, forte di 160 CV che rese la GTV 2.5 una vettura molto veloce e prestante, correndo anche in numerose competizioni su pista e nei rally.

Del primo restyling si fece una serie speciale con motore 2 litri detta Gran prix, di colore rosso alfa 130, dotata di kit estetico con modanature dedicate, e interni di colore nero e moquette rossa, con cerchi in lega da 15" con colorazione specifica a canale grigio e interno antracite, questa versione era celebrativa dell'arrivo in Alfa Romeo F1 del noto pilota Niki Lauda, che ne sponsorizzava anche alcune versioni con spot dedicati.

Il secondo ed ultimo restyling arrivò nel 1983, vide pochissimi aggiornamenti estetici di carattere prevalentemente cromatico e dedicati all'interno, apparve l'adozione di modanature laterali per assorbire gli urti, all'interno si dotò la vettura di sedili tipo "Recaro" anatomici con appoggiatesta particolari dotati di piccole reticolte, cambiarono i pannelli portiere a laterali con l'adozione di sedi per altoparlanti, nei pannelli laterali posteriori, finiture cromatiche dedicate vennero adottate all'esterno con zone in colore antracite opaca a contorno dei montanti porte, e vetri laterali e nella parte inferiore delle fiancate, rimasero invariate le motorizzazioni 2 litri da 130 CV dove venne ridotto il rapporto al ponte per dare un maggiore brio alla versione e 2.5 Litri da 160 CV con iniezione Bosch "LE Jetronic", cambiò infine sulle terza serie la denominazione da ALFETTA GTV o ALFETTA GTV6 a semplicemente GTV e GTV6.

Gli ultimi esemplari prodotti, uscirono di scena nel 1987, con una lunga carriera di successi sportivi e di mercato, per una macchina, a mio modo di vedere, che ancora oggi fa girare la testa quando si passa per strada, un po' per la bellezza e particolarità della linea, ma anche per l'inconfondibile suono dei suoi leggendari motori Bialbero o V6 "Busso" che sono una leggenda nel mondo dell'automobilismo internazionale. Solo di recente, il pubblico ne ha iniziato veramente ad apprezzarne appieno le caratteristiche, che hanno fatto faticare a penetrare nel cuore dei profani, per due motivi principalmente, il primo la difficilissima eredità di prendere il posto della splendida GIULIA GT nelle varie meravigliose versioni prodotte, il secondo, per la sua cronica sofferenza causata dalla forte propensione alla corrosione che in molti casi ha contribuito a disperdere numerosi esemplari, condannandoli alla loro irrecuperabile via per la demolizione, oggi la vettura ha iniziato a scalare le quotazioni,

anche per le sue straordinarie doti di guida, che ne fanno una vettura unica, veloce e che ti guida, anche se come me, non sei un pilota, la stabilità, la precisione e la sportività di questa vettura, la rendono unica e chi ha la fortuna di possederne una, si sente come il protagonista di quel famoso film... "Christine la macchina infernale", rapito e posseduta da questa auto, che ha molta più anima e personalità di tanti esseri realmente vivi.

Una nota realmente dolente, per i possessori di queste auto, è la veramente difficile reperibilità di molti ricambi di allestimento, che in alcuni casi sono letteralmente introvabili, questo spesso condanna alcuni esemplari che potrebbero essere restaurati all'oblio o alla perdita degli stessi, incredibile come in Italia vi sia un inestimabile patrimonio di modelli di pregio condannati dalla mancanza di parti di ricambio, causate dalla cieca miopia dei proprietari del marchio.

Certo di aver tralasciato molti dettagli sia tecnici che storici, ho cercato di descrivere una delle auto che più amo, nel modo meno tediante che potevo, sperando di aver fatto a tutti voi amici appassionati del club un servizio di vostro gradimento.

Federico Ospitali

Gamberini primo alla gara inaugurale del Trofeo Nordest ASI

La prima edizione della manifestazione "Destra e Sinistra Po" organizzata dai club Officina Ferrarese, Ruote Classiche Rodigiano e Historic Wheels Rovigo ha visto più di 70 partecipanti sfidarsi in una gara di regolarità con ben 40 rilevamenti.

La gara si rivela da subito avvincente con 4 prove concatenate nella meravigliosa cornice del circuito ovale della Piazza Ariostea nel centro di Ferrara, che ogni anno ospita il tradizionale palio di Ferrara, per poi proseguire con una serie di prove molto tecniche e veloci nelle insidiose curve dell'ex-cartodromo di Occhiobello.

Dopo una breve e meritata pausa all'interno delle sempre accoglienti Cantine Sansovino a Canaro i partecipanti hanno affrontato per due volte le 8 prove concatenate sapientemente disegnate dagli organizzatori intorno all'area di ristoro. La classifica finale ha visto al primo posto assoluto l'equipaggio composto da Alessandro Gamberini e Elena Farciroli porta bandiera del club A.M.S. Bagni della Porretta su una splendida Simca 8 del 1939, quinti assoluti al termine della gara e primi di raggruppamento un altro equipaggio porrettano composta da Andrea Camosci e Alice Casellato su Austin Healey Sprite del 1959 che ha contribuito ad un inizio di stagione ricco di risultati per l'A.M.S..

Andrea Camosci

La Bellezza fa 90: Valli e Nebbie 2024

90 equipaggi per un'edizione che di nebbie aveva ben poco... tra campi gialli di colza in fiore, cieli azzurri e temperature estive, Valli e Nebbie quest'anno è stata una gara da godersi con finestrini abbassati e auto decappottabili.

La prima manifestazione di ASI Circuito Tricolore 2024 ha come sempre regalato momenti suggestivi tra le bellezze paesaggistiche e architettoniche del territorio, visite culturali e gustose proposte culinarie.

L'edizione quest'anno ha avuto inizio venerdì 5 aprile con la mostra dedicata all'artista geniale e visionario Escher presso il Palazzo dei Diamanti.

Sabato mattina il rombo delle auto storiche ha segnato la partenza delle vetture da Piazza Castello e l'inizio di una giornata dal profumo di erba tagliata.

Un itinerario tra paesi dal sapore felliniano, da Masi Torello a Migliarino, da Lagosanto a Fiscaglia e Tresigallo, passando per le suggestive Valli di Comacchio con tanto di divertente traversata del fiume su chiatta.

Assaporare in riva al mare un aperitivo alla Piramidi per poi gustare un pranzo a base di pesce presso la Sala dei Fuochi di Comacchio: Valli e Nebbie ha la capacità di saper coniugare magistralmente il bello al buono, condendo il tutto con prove di precisione a strumentazione meccanica molto stimolanti.

Una cena di gala presso il Castello Estense simbolo della città ha chiuso magnificamente una giornata già meravigliosa.

E la domenica non ha tradito le alte aspettative.

Prove di precisione interessanti e scenari affascinanti: da Bondeno alla Delizia Estense della Diamantina passando per un autentico capolavoro di ingegneria idraulica, il maestoso Impianto idrovoro Pilastresi in località Stellata di Bondeno, costruito negli anni '30 e definito il più importante impianto idraulico d'Europa.

Gremita di un pubblico entusiasta, Piazza Trento Trieste ha fatto da cornice alla sfilata finale con presentazione delle vetture.

Presso il Palazzo Pendaglia l'Istituto Alberghiero ha infine deliziato con le sue creazioni, per poi dare il via al momento tanto atteso: le classifiche e le premiazioni.

Primo posto assoluto per l'equipaggio formato da Andrea Camosci e Alice Casellato di AMS Bagni della Porretta, che con un'Austin-Healey Sprite green leaf del 1959 ha chiuso la gara con sole 142 penalità.

Secondo posto per la Sprite azzurra dell'equipaggio di AMS Sardegna composto da Alessandro Virzì e Valentino Poddi, nome noto nella regolarità oltre che ex consigliere di AMS Bagni della Porretta con cui AMS Sardegna è tuttora gemellata.

Christian Roncolato e Ines Hustik si aggiudicano il terzo posto con una Lancia Flavia Coupé.

Il Club Officina Ferrarese del Motorismo Storico si conferma impeccabile organizzatore di una manifestazione che vede protagonista la Bellezza in tutti i suoi aspetti.



In un'epoca in cui la velocità domina il panorama automobilistico e non solo, Valli e Nebbie celebra la bellezza del viaggio lento, della precisione e della cura per i dettagli, dimostrando che l'eleganza ed il fascino senza tempo sono i veri vincitori.

Alice Casellato

Motoday 2024

Si è svolto domenica 7 Aprile l'ASI Motoday 2024 con il tema dal titolo "le moto alla scoperta delle Cattedrali".

I Club Federati ASI di tutta Italia, infatti, hanno organizzato eventi indipendenti che sono però stati condivisi con molti altri Club tramite collegamenti in diretta streaming sui canali web e social.

La trasmissione è stata condotta dal bravissimo Luca Gastaldi dell'ufficio stampa dall'A.S.I. dalla città di Pesaro, quest'anno CAPITALE DELLA CULTURA, e patria della MOTO BENELLI.

Come Club AMS Bagni della Porretta abbiamo aderito con piacere a questa iniziativa e poiché non abbiamo nel nostro appennino Cattedrali abbiamo scelto la Piazza Alvar Aalto antistante l'omonima Chiesa, nostra eccellenza essendo l'unica opera in Italia del grande architetto finlandese. Dopo una ottima colazione al bar abbiamo atteso il collegamento. La nostra Consigliere Francesca, coadiuvata da Mosè, ha condotto la diretta.

Illustrando le particolarità dell'Edificio Sacro e soffermandosi sul bellissimo esemplare di Moto Benelli del 1925 di proprietà del nostro Socio Mauro Mori. L'amico Luca Gastaldi si è complimentato della moto soprattutto per essere in tema con la città di Pesaro.

Quindi la giornata si è conclusa a Campolo nel "Ristorante Al Paladein" con un conviviale e ottimo pranzo. Ringraziamo tutti i motociclisti intervenuti e li aspettiamo, più numerosi, per le prossime manifestazioni.

Maurizio Lenzi