



n. 8 / dicembre 2021

LA RIVISTA DEI MUSEI

PERIODICO DELLA COMMISSIONE STORIA E MUSEI
DELL'AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO



www.asimusei.it

IL MUSEO DELLA PASSIONE

Alfa Blue Team a Milano



Danilo Castellarin



Alfa Romeo 1900 Sprint 1953

Alle porte di Milano la passione Alfa ha realizzato un tempio dedicato alla Casa del Biscione che promuove cultura e conoscenza storica con incontri periodici aperti al pubblico. Alfa Blue Team è stato fondato da sei amici milanesi poco più che ventenni il 14 febbraio 1972. Il club è stato così battezzato per il nome della squadra di bridge del padre di uno dei fondatori, Gianfilippo Salvetti, e per una preferenza verso il blu. Della medesima tinta ha fatto dipingere la 'Sprint Speciale' che ottenne dopo aver superato l'esame di maturità. Salvetti la scelse fra altre sette usate e la fece verniciare nel prediletto Blu Olandese. Erano, Salvetti and Friends, ragazzi uniti dalla comune passione, ma sarebbe meglio chiamarla una vocazione per le belle auto, un sentimento assai diffuso nella gioventù nata nel dopoguerra, nei baby-boomers.



Il favoloso taglio posteriore della Giulia TZ del 1963, firmata Zagato



Per loro, milanesi doc, il cuore iniziò a battere forte per le Alfa Romeo. Questi “pasionarios” non si limitarono alla chiacchiera al Bar Sport sfogliando ogni martedì ‘Autosprint’ fresco di stampa, o divorare libri sull’Alfa. Ruscirono, come pochi altri, a fare molto di più.

Gippo Salvetti, insieme al fratello Stefano e agli amici Claudio Bonfioli, Guido delli Ponti, Emilio e Giorgio Garavaglia iniziarono a recuperare e restaurare quelle che, allora, erano considerate semplici Alfa “usate”, acquistandole a poco prezzo, ma delle quali i cultori dal palato fine potevano intuire il valore storico e collezionistico. Grazie a loro, auto come Giulia TZ, 2600 sprint, 1900 Sprint, 2600 SZ, 2000 Spider e Giulietta SZ trovarono cure premurose e oggi, mezzo secolo dopo, continuano a strappare le bocche aperte estasiati dei fortunati visitatori di Alfa Blue Team, che nello stile, a dispetto del marchio italiano, un fascino british come conferma il brocardo che compare sulla Giulia SS *Nemo me impune lacessit* (dal latino, Nessuno mi sfida impunemente) ossia il motto dei reggimenti scozzesi del British Army ed è anche nello stemma della corona del Regno Unito.

Da una prima Cascina nei dintorni di Milano, gemmò negli Anni Ottanta un capannone, per arrivare ai primi anni Novanta in quella che è diventata la sede definitiva, una ex “Fonderia”, situata qualche chilometro ad est di Milano, che oggi vanta più di 130 esemplari Alfa esposti. Nella “Fonderia” vengono periodicamente organizzati gli “Alfacafè” incontri culturali serali a tema storico-automobilistico che richiamano molti appassionati.



I fratelli Salvetti



Alfa Romeo 6C 2500 Sport Pininfarina, 1951



Col tempo la collezione ha coperto praticamente la vasta gamma produttiva Alfa Romeo focalizzandosi sul “dopoguerra” fino alla fine degli Anni Ottanta quando il marchio è passato sotto l’egida di Fiat Auto. Alfa Blue Team non si è limitato solo alle auto ma ha esteso il suo raggio d’azione ai grossi motori diesel, avio, autocarri leggeri e pesanti, automobilia varia e insolita rendono questa realtà storico-museale un panorama unico a livello mondiale per le curiosità, gli esemplari unici, le piccole serie che i soci sono riusciti a raccogliere in tanti anni di profonda passione alfista, sempre con competenza e un pizzico di simpatica follia, come all’ingresso, dove Salvetti ha fatto realizzare i cartelli stradali con le distanze chilometriche e i nomi che appartengono all’immaginario collettivo della storia Alfa: Portello, Pomigliano, Arese e Settimo Milanese.

Notevole il settore dedicato ai veicoli industriali con autocarri e autobus, tutti amorevolmente mantenuti e funzionanti grazie all’efficiente officina interna, che si avvale di un fornitissimo magazzino ricambi. La passione di Salvetti non si è limitata alle auto ma si è estesa alla cultura letteraria con una casa editrice, la Fucina, che ai 6000 libri della biblioteca e alla ricchissima fototeca di Alfa Blue Team, ha aggiunto titoli pregiati a sfondo motoristico, molti firmati dallo stesso Salvetti, a sfondo rigorosamente alfista, e tanti altri scritti da apprezzati autori.



Alfa Romeo Giulietta SZ,
carrozzeria Zagato 1960



L'Alfa Romeo 2500 utilizzata a Monza dai coraggiosi 'Angeli del fuoco' della Cea



Distanze chilometriche
da Alfa Blue Team



Alfa Romeo Giulietta SS

Dove, come, quando

Alfa Blue Team
 Indirizzo: Premenugo di Settala (MI)
 Telefoni: 02.95.77.01.24 (cell. 339.5615090)
 Internet: www.alfablue team.it
 E mail: clubalfablue team@gmail.com



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
 COMMISSIONE STORIA E MUSEI

CAMION DA GUERRA AL MUSEO DI ROVERETO

Oltre 60 veicoli del Regio Esercito Italiano



Enrico Finazzer



Davide Zendri

La collezione di mezzi militari del Museo di Rovereto ha raggiunto i 60 veicoli. All'interno di essa gli autocarri italiani permettono di fare un breve excursus sul tema della motorizzazione del Regio Esercito nella prima metà del XX secolo. Attualmente gli autocarri, nell'attesa di una sede espositiva permanente, sono conservati nei depositi e visionabili su appuntamento da ricercatori. In anni recenti è stato possibile esporre alcuni pezzi in occasione di convenzioni di deposito o mostre temporanee.



L'interesse del Regio Esercito per i mezzi a motore si può fare risalire ai primi del '900, quando la prima vettura FIAT 1902 venne assegnata all'inizio del 1903 al distaccamento Ferrovieri del Genio di Roma. Le manovre del 1905 videro la partecipazione di 29 automobili e di 2 autocarri FIAT 1903. Del 1906 la costituzione della sezione automobilistica nel Reggimento Ferrovieri e del 1910 la nascita del primo Battaglione automobilisti del Genio.

Nel 1909 il Ministero della Guerra promosse una gara per la fornitura di telai per autocarri dal peso a pieno carico rispettivamente di 2,5 e 5 tonnellate. Al concorso parteciparono FIAT, Isotta Fraschini, Itala, Rapid, SPA e Züst, ditte alle quali venne distribuita la commessa di 450 telai.

Il primo impiego operativo degli autocarri avvenne nel corso della guerra italo-turca del 1911-12, dove dettero ottimi risultati. Tuttavia lo sviluppo della motorizzazione dell'Esercito fu lento. Nel 1914 esso aveva in carico un limitato numero di automezzi distribuiti a scuole e unità operative, oltre agli autotelai della commessa del 1909. In seguito alla mobilitazione della Grande Guerra cominciò l'approvvigionamento di mezzi per passare all'autocarreggio i servizi generali delle armate e per consentire l'autotreno delle artiglierie pesanti. Nel corso della guerra la produzione aumentò costantemente, grazie alla presenza in Italia di un'industria automobilistica e all'accesso indisturbato alle materie prime necessarie. Nel 1918 erano circa 32.000 i mezzi destinati alle esigenze belliche (28.000 gli autocarri).



Il FAT 15ter

Nel 1909, in risposta al menzionato bando ministeriale, l'ing. Carlo Cavalli della FIAT progettò l'autocarro FIAT 15, ritenuto il primo autocarro prodotto in serie per usi militari, che entrò in servizio nel 1911. In occasione della guerra italo-turca ne fu utilizzata una versione per l'uso in colonia, denominata FIAT 15 bis.

Dal 1913 entrò in produzione il modello FIAT 15 ter, dal motore più grosso e più potente, considerato il modello definitivo dell'autocarro, prodotto fino al 1922 in migliaia di esemplari. Ne vennero derivati numerosi allestimenti (autoambulanza, autobus e per l'installazione di una fotoelettrica). L'autocarro rimase in servizio a lungo tanto che alcuni esemplari parteciparono nel 1940 all'invasione della Grecia.

Il Museo conserva uno chassis didattico utilizzato nei corsi di guida militari. Ogni particolare del motore, del cambio e della trasmissione è sezionato. I meccanismi non sono bloccati ma mobili per mostrarne il funzionamento. Donato direttamente dall'Esercito in cattive condizioni il mezzo è stato depositato, negli anni '90, al Museo dell'Automobile Bonfanti Vimar di Romano d'Ezzelino (VI). Restaurato a cura del Museo stesso, è rimasto per molti anni ivi esposto prima di tornare a Rovereto.



Chassis sezionato per uso didattico di autocarro FIAT 15 ter, esposto durante un evento dedicato alla guida sicura.

Nel primo dopoguerra il diffondersi della motorizzazione militare trovò con due ostacoli: le concezioni di molti ufficiali ancorate al recente passato e la cronica mancanza di risorse finanziarie.

L'esperienza della Grande Guerra aveva generato in molti la convinzione che le future guerre italiane sarebbero state lungo l'arco alpino, dove il mezzo meccanico spesso non poteva arrivare. Conseguenza di questo stato di cose fu da un lato la progettazione di autocarri leggeri, a carreggiata stretta, adatti alle strade montane; dall'altro la scelta di limitare la motorizzazione completa solo ad alcune Grandi Unità, puntando per altre ancora sul traino animale.

L'Esercito, inoltre, verso la fine degli anni '20 cominciava a risentire dell'obsolescenza dei materiali in dotazione. A causa della mancanza di fondi l'opzione di rinnovare gradualmente tutto il materiale fu scartata scegliendo invece di acquisirne direttamente solo una parte e affidarsi per il restante fabbisogno all'eventuale requisizione di mezzi civili.

Come noto, tuttavia, il Regio Esercito affrontò la Seconda Guerra Mondiale afflitto da una grave carenza di mezzi motorizzati dovuta sia al gettito delle requisizioni ben inferiore ai bisogni sia a una struttura produttiva che, rispetto alla guerra precedente, non si era espansa, aveva perduto l'accesso illimitato alle materie prime ed era esposta all'offesa aerea avversaria.



Lo SPA CL39

L'autocarro leggero SPA CL 39, fu progettato a partire dal 1938 per affiancare le poche autocarrette in dotazione. Prodotto tra il 1939 e il 1945 in circa 6.000 esemplari, l'autocarro conobbe un'enorme diffusione e fu apprezzato per la sua semplicità e versatilità, tanto da essere utilizzato anche per il traino di pezzi d'artiglieria leggera. Presente su tutti i fronti rimase in servizio per alcuni anni anche nel secondo dopoguerra.

Nel corso della produzione non furono apportate importanti modifiche e ne furono ricavate alcune varianti, la principale delle quali fu la "coloniale" adottata nel 1941.

Lo SPA CL 39 conservato nei depositi del Museo è stato acquistato alla fine degli anni '90 dalle eredi del collezionista Luciano Biffi di Milano. Socio fondatore del Capitolo Italiano dell'International Military Vehicle Collectors Club, acquistò e restaurò personalmente, fra il 1964 e il 1995, più di 35 veicoli storici. La maggior parte di essi furono iscritti all'Automotoclub Storico Italiano.

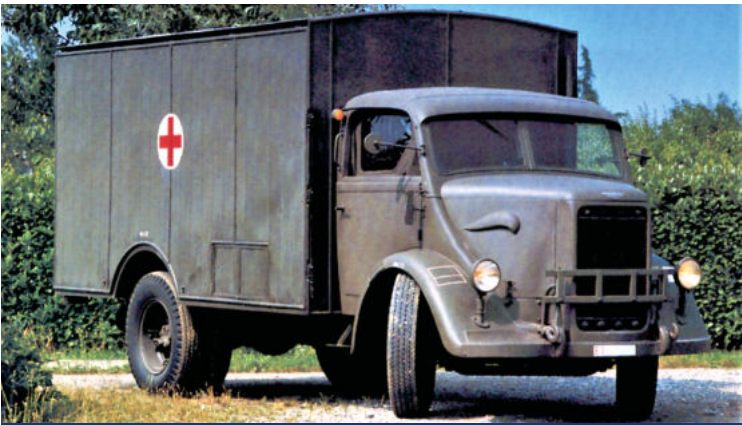


SPA CL 39 a cassone in legno, con sponde laterali fisse e posteriore ribaltabile, e cabina aperta coperta da telone impermeabile.

Le guerre in cui l'Italia fu coinvolta negli anni '30 fecero lievitare il numero dei veicoli in carico all'Esercito: in Africa Orientale operarono oltre 5.000 autocarri mentre in Spagna il C.T.V., interamente motorizzato, fu equipaggiato con 3.500 automezzi. I previsti ingenti bisogni del Regio Esercito in caso di mobilitazione portarono, alla fine del 1937, ad introdurre parametri per la standardizzazione dei modelli di autocarri civili medi e pesanti.

Da queste norme nacquero gli autocarri "unificati" dei quali fecero parte anche il Bianchi Miles, l'OM Taurus e l'Alfa Romeo T430.





Autocarro Medio Bianchi Miles in versione autobagno in dotazione alle Sezioni di Bonifica per la guerra chimica durante la Seconda guerra mondiale.

Il Bianchi Miles

Dei 3 modelli il Bianchi Miles fu certamente il più diffuso, progettato e prodotto dalla Bianchi tra il 1938 e il 1943, fu utilizzato in Africa settentrionale e in Russia, fornendo buone prestazioni.

La sua versatilità fece sì che fossero ricavate molte versioni speciali quali autoambulanza, autobus, autofrigorifero e autobagno, destinato alle Sezioni di Bonifica per la guerra chimica. Questa versione, prodotta in pochissimi esemplari, è presente nella collezione del Museo. Una capiente cisterna montata sul cassone poteva contenere speciali liquidi che, grazie ad un sistema di docce poste sulle sponde laterali, era possibile utilizzare per la bonifica chimica delle truppe. Il mezzo è stato restaurato da Biffi per poi essere acquistato dal Museo alla fine degli anni '90.

L'OM Taurus

L'autocarro Taurus era un modello della lombarda Officine Meccaniche, parte del gruppo FIAT. Prodotto dal 1940 al 1950 risultò uno degli autocarri più utilizzati dal Regio Esercito.

La carrozzeria era a cabina arretrata, con mezze portiere e il cassone posteriore molto spazioso, con le sponde laterali fisse e la posteriore ribaltabile.

Fu derivata una versione autobus e sperimentata una sminatore. Nel 1944 ne venne ricavata una versione auto-articolato la cui produzione andò alla Wehrmacht, che acquisì oltre 2.300 Taurus.

L'esemplare conservato dal Museo è telonato per trasporto truppe. Proveniente della collezione Biffi, restaurato ed iscritto all'ASI durante gli anni '80, fu acquistato nei primi anni 2000.



Autocarro OM Taurus nella versione telonata per il trasporto truppe.



Autocarro unificato medio Alfa Romeo T430 nella versione a cassone

Alfa Romeo T430

Ultimo tra gli autocarri medi unificati, l'Alfa Romeo T430 fu proposto al Ministero della Guerra nel 1942. Ordinato in 600 esemplari non si hanno certezze sul numero di mezzi consegnati. Il contratto fu confermato dai tedeschi dopo il 1943 con la consegna di meno di 200 mezzi.

Il T430 aveva la cabina avanzata e la peculiarità di un ottimo rapporto tara/portata che, unito ad altre caratteristiche, avrebbe fatto dell'Alfa Romeo T430 il migliore della sua categoria.

Un esemplare, nella versione a cassone aperto privo di telone, è conservato dal Museo. Fu uno dei primi automezzi restaurato e iscritto all'ASI da Luciano Biffi.



COLLEZIONE ELIO BRUNELLI

Una raccolta dedicata alle moto di Mandello



Roberto Vellani

Una bellissima collezione di Moto Guzzi, dedicata al grande Augusto Farnetti. Il lavoro fatto da Elio Brunelli, collezionista di Forlimpopoli ed ex presidente della commissione manifestazioni moto ASI, è un omaggio alle opere della Casa di Mandello del Lario e a uno dei più grandi esperti mondiali di moto d'epoca.

Nei 650 mq del museo il visitatore può apprezzare le moto realizzate dalla Moto Guzzi tra il 1930 e il 1970. Un insieme unico: tutte sono restaurate e omologate ASI. Ognuna di esse ha un cartello con il nome del modello e l'anno di costruzione. Il tutto in un ambiente nel quale sono state raccolte anche molte illustrazioni d'epoca e documentazione varia.

Anche gli appassionati di Lambrette possono trovare dei motivi per visitare la struttura: c'è infatti una sala nella quale sono esposti numerosi esemplari dello scooter realizzato a Lambrate. Non mancano inoltre alcune Ducati e la ricostruzione di un celebre distributore di benzina dell'epoca.

Tra le curiosità anche quella di un'officina meccanica della zona, specializzata in Moto Guzzi.





Info & Contatti

Collezione Elio Brunelli

Viale Roma, 32 – 47040 Forlimpopoli (FC)

Telefono 0543741477

Mobile: 3351310902

Email: elio.brunelli@gmail.com

Sito web: <http://www.collezioneguzzibrunelli.it>



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
 COMMISSIONE STORIA E MUSEI

FESTA GRANDE AL MUSEO DI CERDA

Consegnate le targhe ASI a Catanzaro e Sperandeo



Giuseppe Valenza

Nel Novecento la Targa Florio ha emozionato milioni di appassionati, stimolato centinaia di costruttori e piloti ed acceso la fantasia di poeti e letterati, come testimonia l'ode C'erda una volta, dedicata a Cerda, che era il borgo più prossimo a Floriopoli, meglio conosciuto come Tribune di Cerda, per via della vicina stazione ferroviaria, e luogo dal quale partiva la Targa e dove vi era la torre dei cronometristi, l'assistenza ai piloti e le tribune per il gran pubblico.



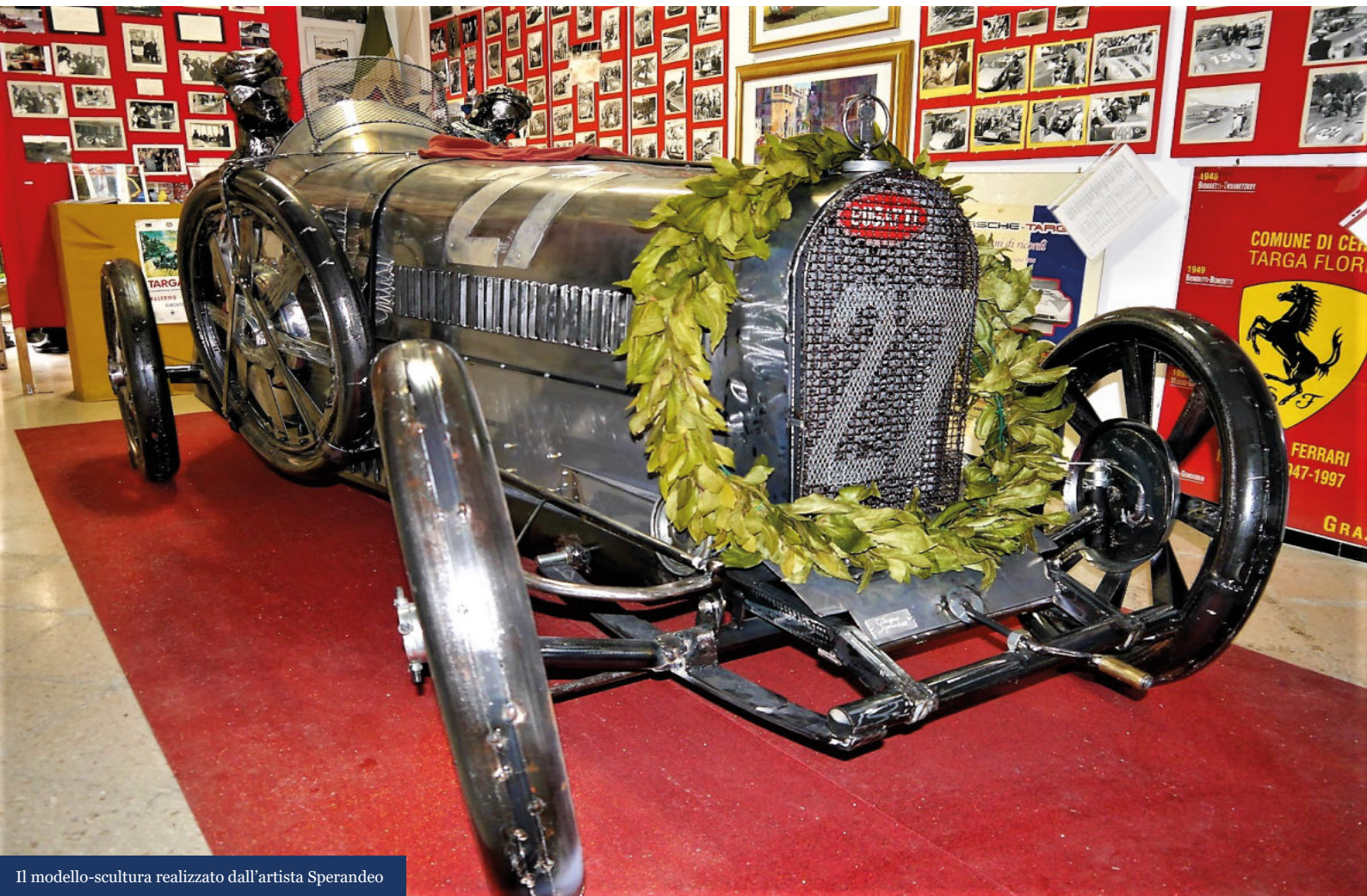
Da sinistra: Nino Auccello, Totino Verzera, Calogero Sperandeo, Antonio Catanzaro, Giuseppe Valenza, Mario Auci e Vincenzo Falletta

Con l'abolizione delle corse di velocità su strada e la perdita della Targa Florio della titolarità del Campionato Mondiale Marche, il ricordo sportivo è diventato memoria. Uno degli artefici di questo processo storico è Antonio Catanzaro, grande appassionato di Cerda, che negli anni ha raccolto nel Museo Vincenzo Florio di Cerda una miriade di reperti della Targa, creando un museo nei locali dell'ex Hotel Aurim adibiti a centro assistenza dell'Autodelta. Negli anni questa piccola realtà è cresciuta attraendo numerosi visitatori e raduni di club. Catanzaro ha anche partecipato alle riprese del film "A Sicilian Dream", prodotto dal gentlemen driver britannico David Biggings. Nel 2021 ha fatto realizzare dal suo amico termitano Calogero Sperandeo la Bugatti portata al successo alla XVII Targa Florio da Meo Costantini nel 1926. Un modello dalla famosa casa di Molsheim in scala reale.



In appena 45 giorni le lamiere infori del peso di 400 kg., magistralmente forgiate dall'abile Sperandeo, si sono materializzate in una realtà tutt'altro che virtuale. La presenza a bordo della Bugatti di Meo Costantini e del suo meccanico, anch'essi realizzati in metallo, conferiscono all'intera opera un'inaspettata movenza.

La Commissione Storia e Musei dell'ASI che da anni promuove le realtà museali del motorismo ha dedicato un riconoscimento all'originalità dell'idea di Antonio Catanzaro e all'estro del suo creatore, Calogero Sperandeo. Sabato 6 novembre sono state consegnate a Catanzaro e Sperandeo due targhe ricordo dell'Automotoclub Storico Italiano.



Il modello-scultura realizzato dall'artista Sperandeo

Una cerimonia applaudita

La consegna delle targhe, alla quale ha partecipato il vicepresidente ASI Totino Verzera, è stata organizzata dal dottor Giuseppe Valenza, consigliere della Commissione Storia e Musei, ed ha riunito i presidenti dei club ASI di Palermo Francalaura Mancuso, Mario Auci dell'Associazione Siciliana Veicoli Storici, Nino Auccello del Veteran Car Club Panormus, Vincenzo Falletta del Circolo Grifone.

Il museo Vincenzo Florio di Cerda, realizzato con impegno, competenza e dedizione da Antonio Catanzaro è ben raccontato sul sito www.asimusei.it ed è visitabile nei fine settimana in via Roma 54, Cerda (PA).

Contatti

091-8991965 e 340-5397480.



Il vicepresidente ASI Totino Verzera premia Calogero Sperandeo e Giuseppe Valenza consegna la targa Asi ad Antonio Catanzaro



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

COLLEZIONE LUIGI MARIGNANI

Un tesoro da scoprire a Frosinone

Danilo Castellarin

Luigi Marignani ha partecipato negli anni Sessanta a diverse competizioni al volante di Abarth GT. I primi ricordi motoristici affondano le radici nell'immediato Dopoguerra, precisamente nel biennio 1947 e 1948, quando nella sua città, Frosinone, restò folgorato dalle moto da corsa guidate da campioni come Libanori, Roccatani, Liberati, Sartori, Mancini, Frasca ed altri ancora, che si cimentavano su un circuito cittadino.



Diventa poi concessionario Abarth di zona e stringe amicizia con diversi piloti locali. Nel 1964 è fra i fondatori del 'Frosinone Auto Sporting' ed organizza la cronoscalata Magione-Veroli. La gara vide il debutto della nuova Porsche 904 GTS di 'Noris', pseudonimo di Giacomo Moioli, nativo in provincia di Brescia ma veronese d'adozione, velocissimo pluricampione italiano delle gare in salita. Nell'epoca d'oro di queste competizioni Marignani è fra i promotori della Guarcino-Campocatino e ottiene lui stesso lusinghiere affermazioni in questa gara e nella Fiuggi-Arcinazzo, nella Valvisciolo- Bassiano, nella San Benedetto del Tronto-Acquaviva Picena oltre a piazzamenti nei primi posti nelle Salita del Terminillo, nella Coppa del Cimino, nel Trofeo Micangeli e nella Svolte di Popoli. "Non ero un fuoriclasse", sorride ricordando il suo passato sportivo, "ma soltanto un grande appassionato che mirava ad arrivare in fondo ricordando sempre che una rottura costava troppo, un incidente con gravi danni era una spesa pesante e che, dopo le corse, c'era il lavoro che mi attendeva". Nel 1964 è fra i fondatori del 'Frosinone Auto Sporting'. Verso la fine degli anni Settanta affiora in lui il desiderio di conservare le vetture con un passato storico. "Mi aiutò l'entusiasmo del 'Circolo Auto e Moto d'Epoca Frusinate' nato con l'intento di mantenere vivo l'interesse per il motorismo storico in Ciociaria e trasmettere ai giovani questo patrimonio di cultura".



AUTOMOTOCCLUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI



I suoi contatti si allargano, anche fuori Italia, e piano piano la sua collezione si arricchisce sino a raggiungere una settantina di esemplari con molte Alfa, Ferrari, Lancia, Cisitalia, Fiat, Siata, Maserati, Mercedes, Porsche, Jaguar, Singer, Rolls-Royce, Bentley, Connaught e molte altre. Noto anche la sezione motociclistica con l'Alpino 48, il Mosquito Garelli, la MV vincitrice del circuito di Frosinone, una raccolta completa dei modelli Rumi ed altri modelli storici di case costruttrici italiane, come Guzzi, Morini, Gilera, Piaggio, Bianchi, Benelli, Ducati ed altri modelli tedeschi (BMW) ed inglesi (Triumph) di grossa cilindrata anche anteguerra. Fra le moto moderne che fanno parte della collezione sono una Harley-Davidson ed una Honda 1500cc. Tutti i modelli sono perfettamente funzionanti ed in uno stato di conservazione eccellente.



Info & Contatti

Collezione Luigi Marignani
Viale Giuseppe Verdi, 118
03100 Frosinone
Telefoni: 366-6490137 0775-898454 335-6385133



AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO
COMMISSIONE STORIA E MUSEI

LA 500 ALLUNGA LA VITA

Alla guida fino a 104 anni



Francesca Caneri

Le auto sono testimoni di vita. Una di loro, una Fiat 500 Giardiniera color grigio acciaio appartenuta a Emilio Zumerle, ha accompagnato il proprietario dal giorno dell'acquisto, nel lontano 1967, fino alla bella età di 104 anni.



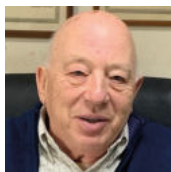
Siamo molto lieti di poter anticipare che l'auto, con una lunga storia meravigliosa di compagna di viaggio, sarà esposta al Museo non appena verrà terminato l'adeguato restauro. L'ultracentenario Emilio Zumerle, veronese, è stato il guidatore più anziano d'Europa avendo rinnovato la patente nel 2016. Sino all'ultimo ha regolarmente guidato la sua 500 per i suoi spostamenti: una volta l'auto gli serviva per trasportare i prodotti che coltivava al mercato ortofrutticolo; negli ultimi anni l'ha usata per fare la spesa, andare a pescare, prendere il necessario per la cura del suo piccolo orto.



La Giardiniera è stata messa in vendita a malincuore dal figlio Fausto per mancanza di spazio. Il Fiat 500 Club Italia non è rimasto indifferente all'appello. Ad agosto una delegazione del Fiat 500 Club Italia si è recata a Montorio Veronese per la missione di "salvataggio". Il fiduciario del Coordinamento Riviera delle Palme Alessandro Vinotti ha deciso di acquistarla per la propria famiglia. "Era da tempo che cercavo una 500 Giardiniera, e questa ha una storia che mi ha toccato. Mi piace l'idea di portare avanti la vita di questa 500, e lo farò onorando Emilio, conservando la sua auto e utilizzandola ai raduni del Club nei quali potrò raccontare la sua storia". "L'auto verrà anche esposta al Museo Multimediale della 500 Dante Giacosa di Garlanda, vicino a Savona" aggiunge il fondatore del Fiat 500 Club Italia, Domenico Romano, che ha accompagnato Alessandro il giorno dell'acquisto. "Le auto esposte al Dante Giacosa non solo raccontano uno spaccato dell'Italia, ma anche molte storie dei soci che con generosità imprestano le vetture per le esposizioni temporanee. La macchina di Emilio è un grande esempio di affetto ed averla a Garlanda per me sarà un onore, avendo conosciuto l'anziano in molte occasioni ed avendo sviluppato per lui e per la sua famiglia un grande sentimento di amicizia e stima". Ad accompagnare Alessandro Vinotti a Montorio Veronese, oltre a Domenico Romano, erano presenti il fiduciario di Savona Gianni Grisolia ed il socio Mimmo Staltari, che hanno avuto occasione di conoscere il figlio di Emilio, Fausto, persona gentile e disponibile. Fausto ha consegnato commosso l'auto al nuovo proprietario, felice che abbia trovato una nuova casa dove sarà ben voluta e coccolata.



EVOLUZIONE DELLE MOTO NEL DOPOGUERRA



Eugenio Maffei

La storia comune ci narra che, nel contesto della ricostruzione in atto fin dalla seconda metà del 1945, il boom economico degli anni successivi, porta come emblema gli scooter Vespa e Lambretta e la vettura Fiat 600. Orbene, questa è solo una parte della verità che vorrei completare ed integrare con il mio pensiero e la mia opinione personale.

Gli scooter e la Fiat 600 sono stati il frutto della realtà socio economica conseguente alla rinascita e trattandosi di un fenomeno nuovo, sono andati ad occupare uno spazio inesistente nel mondo della motorizzazione. Fino ad allora i ciclomotori erano sconosciuti, gli scooter alloggiavano per lo più nella mente dei progettisti illuminati, mentre l'automobile concepita sugli schemi tecnici e tecnologici degli Anni Trenta era ancora un privilegio per pochi.

Il risveglio dal trauma bellico, creò nella popolazione un forte desiderio di recuperare il tempo perduto e vivere il più intensamente possibile la loro vita, usufruendo dei vantaggi e dei comfort che le nuove tecnologie si accingevano ad offrire, soprattutto in termini di mobilità.

E' così che nacquero i motori ausiliari per bicicletta i quali permettevano a chiunque di recarsi a lavoro senza pedalare. Questi iniziarono il loro declino alla metà degli anni 50 soppiantati dal ciclomotore più confortevole e sicuro. Contemporaneamente i neonati scooter occupavano lo spazio riservato a coloro i quali, non potendosi permettere l'automobile, ricorrevano al suo surrogato. Proprio in questo contesto nacquero le moto leggere la cui cilindrata spaziava dai 60 ai 125cc e che subito ottennero il consenso dei nuovi motociclisti. Nel frattempo si era creata una nuova fascia di utenti desiderosi di veicoli più prestazionali i quali rivolsero la loro attenzione verso una nascente categoria di motocicli che spaziava fra i 150 e 175cc. Questi veicoli, concettualmente moderni, erano capaci di fornire nell'uso comune prestazioni molto simili e talvolta superiori a quelli delle maxi di allora (le 250 e 500cc) i cui progetti risalenti a gli Anni Trenta, rendevano tecnologicamente obsolete.



LA COLLEZIONE MAFFEI

Purtroppo non sono sufficienti queste poche righe a tracciare la storia motoristica del dopoguerra e per questo l'Autore si riserva di trattare ogni argomento singolarmente. A partire dalla fascia più bassa, dai motori ausiliari passando per i ciclomotori, le moto leggere e gli scooter, fino a giungere alle più prestigiose 175cc. La Collezione Maffei, conta più di 200 pezzi, ma per ragioni di spazio è consentita la visita ai soli ciclomotori che, raccolti in una apposita sede, permettono di vedere e toccare con mano alcuni modelli di marche pressoché sconosciute fin dal loro apparire sul mercato.

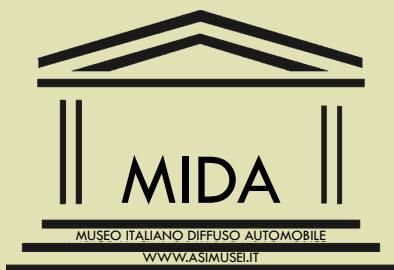
Indirizzo e contatti:

Via Roma, 122 - Olbia (SS)

Telefono 0789/69855 oppure 0789/641233

Email: maffeimotosrl@tiscali.it





www.asimusei.it