

La ruota motrice

PERIODICO DEL CLUB RUOTE STORICHE IN CANAVESE

N. 3 Giugno 2020



In questo numero

Lancia Aprilia

FIAT C40-C50

Sapori e Motori







Club Ruote Storiche in Canavese - Ivrea

FEDERATO



Anno di fondazione 1989

Anno di Federazione ASI 1995

Sede Legale e Operativa: Via Camillo Olivetti n. 3/A – 10015 IVREA (TO)

Indirizzo postale: Casella Postale n. 13 - 10015 IVREA (TO)

Tel. 0125.641803 - Fax 0125.644849 - Cell. 371.1160849 - Facebook clubruotestoricheincanavese

Sito internet: www.ruotestorichecanavese.it

Indirizzo e-mail: ruotestorichecanavese@aruba.it

APERTURA AI SOCI

Lunedì dalle ore 9.00 alle 12.30

Mercoledì dalle ore 15.00 alle 19.00 - Venerdì dalle ore 9.00 alle 12.30

Ogni 1° e 3° Giovedì del mese dalle ore 21.00 in poi

Ogni 1° e 3° Sabato del mese: **esame fisico degli autoveicoli** dalle ore 9.00 alle 12.00 *previa prenotazione*

Ogni 1° Sabato del mese: **esame fisico dei motoveicoli** dalle ore 9.00 alle 11.00 *previa prenotazione*

CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente e Legale Rappresentante: Pierfranco Lodesani

Vice - Presidente: Bartolomeo Maina

Tesoriere: Alessandro Viglia Atton

Consiglieri: Giuseppina Cristoforo, Luciano Gremmo, Alessandro Lopez Cesarino, Mauro Mabritto,

Salvatore Maddaluno, Rolando Pluma, Alessandro Viglia Atton

Commissario Tecnico Auto: Mauro Mabritto, Rolando Pluma

Commissario Tecnico Moto: Mauro Cobetto, Bartolomeo Maina

Commissario Tecnico Veicoli Utilitari: Rolando Pluma

Commissario Tecnico Trattori: Renato Ferro

Revisori dei Conti: Mauro Cobetto, Aldo Pini, Mauro Quaccia

Probiviri effettivi: Giuseppe Catalano, Anna Mosca, Nicola Palermo, Domenico Stacchino

Probiviri supplenti: Daniele Bruno, Roberto Gibin, Rinaldo Vesco



A.G.L.S.

Galleria
Locomozione Storica
Rivarolo Canavese

Gemellaggi



Club Scuderia
Mitiche '80 '90



Lambretta
Club



Auto Americane
d'Epoca



Registro Storico Moto
Piemontesi



Scuderia
Nord Piemonte

- iscrizione in corso presso l'elenco testate di natura specializzata dell'ODG Piemonte.
- registrazione presso il Tribunale di Ivrea, richiesta in data 9 marzo 2018.

In copertina
LANDINI L55



Editoriale del Presidente

L'emergenza sanitaria legata al coronavirus ha stravolto prima la Cina, poi l'Italia e subito dopo, molti altri Paesi. Il virus correndo veloce, è arrivato in tutto il mondo ed ha modificato le abitudini di tutti. Per scelta o per obbligo, siamo stati costretti a rimanere a casa nella speranza di fermare l'avanzata del contagio. La normalità, per come la conoscevamo, è momentaneamente scomparsa. Una cena fuori, un aperitivo con gli amici, un weekend alla guida delle nostre auto: niente di tutto questo è più possibile, persino i gesti che davamo per scontati come fare la spesa o la colazione al bar prima di recarsi al lavoro non sono più gli stessi. Anzi, hanno acquisito un nuovo significato e nuove regole. Quando tutto questo sarà finito sarà possibile tornare a stare insieme in contesti collettivi, come era fino a qualche mese fa. Noi siamo animali sociali e vediamo naturale ritrovarsi in contesti del genere, per socializzare e per unirsi, ma tutte queste possibilità non possono più essere date per scontate. Troveremo il modo per poter continuare a farlo, ma rimarrà probabilmente una qualche forma di restrizione auto imposta alle nostre abitudini. Aspettando di veder definite le date dei prossimi appuntamenti, abbiamo approfittato di un'opportunità offerta dall'Amministrazione di Bollengo, alcuni Soci del Club hanno preso parte a "Sapori e Motori ai piedi della Serra" il primo raduno motoristico dopo il lockdown che ha offerto l'opportunità di partecipare con camion e trattori storici.

Pierfranco Lodesani



Fascino di altri tempi

Forme sinuose e linee affascinanti, sono gli elementi che seducono sempre di più le nuove generazioni



Sempre più giovani si avvicinano alle auto d'epoca. Fascino di altri tempi, forme sinuose e linee affascinanti, sono gli elementi che seducono sempre di più le nuove generazioni attratte dal piacere di guidare una vettura storica. Una tendenza consolidata e anzi, in costante crescita.

Un trend di mercato ormai consolidato, che lancia due segnali importantissimi a tutto il comparto dell'auto: il primo è che la passione per le automobili è vivissima anche tra le nuove generazioni; il secondo è che questa passione si manifesta nel fascino per la bellezza e l'originalità del passato. Ciò che i giovani trovano oggi nelle vetture d'epoca, lo cercheranno domani al momento di acquistare un modello di ultima generazione. Un'auto d'epoca, si riconosce a cento metri di distanza, ogni modello è originale, completamente unico nel suo genere e, per questo, riscuote fascino e curiosità. Esistono così tanti modelli diversi che ognuno può trovare quello che meglio si adatta alla sua personalità.

Sono tante poi le ragioni che spingono i più giovani ad avvicinarsi a questo affascinante settore dove le "performance" di una vettura passano in secondo piano per lasciare spazio

alla sua storia e al lento incedere che la guida di queste "signore" richiede. A rendere l'auto d'epoca un prodotto perfetto per le nuove generazioni, sono il prezzo accessibile, il valore dell'investimento e la possibilità di distinguersi ed esprimere la propria sensibilità in maniera originale e raffinata.

Va sfatato il mito che confina i modelli del passato a lusso per pochi. Una vettura inimitabile come l'Alfa Romeo Duetto si aggira intorno a diecimila Euro, il prezzo di un'utilitaria, ma il suo valore, invece che dimezzarsi nell'arco di un anno, raddoppia. Varia da sei a dodicimila il valore di un Maggiolino Volkswagen, da ottanta a centomila euro il valore di una Porsche 356. C'è sempre una componente emotiva e un pizzico d'esibizionismo che completano il cocktail della passione per le auto d'epoca. Se a questo si aggiunge che le vetture storiche sono stupende da guidare e fanno fare un 'figurone' appena ci si presenta a bordo e costano, tra bolli, assicurazione e manutenzione, una frazione rispetto a una vettura recente, si capisce perché sempre più giovani si lascino conquistare dal fascino del passato. Il crescente amore per il passato è uno degli asset più preziosi dell'intero comparto automobilistico, perché chi ama le vetture storiche, ama le automobili di ogni tempo.

Cosa bisogna sapere quando si acquista un'auto d'epoca?

L'acquisto di un'auto d'epoca richiede sempre grande attenzione e ponderatezza. Chi si appresta a scegliere un'auto d'epoca deve assicurarsi che il veicolo sia effettivamente in buone condizioni e soprattutto che corrisponda alla descrizione fornita dal proprietario. Dagli appassionati ai collezionisti, tutti quelli che acquistano auto d'epoca devono raccogliere il maggior numero possibile di informazioni dal punto di vista burocratico, tecnico e pratico. A questo proposito, non bisogna dimenticare chi acquista Ferrari d'epoca e altre vetture storiche esclusivamente per investire in questo segmento di mercato.

Come riconoscere un'auto d'epoca?

Alcuni modelli di automobili, già iscritti al PRA (Pubblico Registro Automobilistico), dopo 30 anni devono essere inseriti anche nel registro ASI (Automotoclub Storico Italiano). L'iscrizione all'ASI rappresenta un primo requisito da prendere in considerazione; sono circa 350, infatti, i modelli che devono essere obbligatoriamente inseriti in questo registro. In altre parole, chi sceglie di acquistare una Porsche d'epoca o un'altra auto storica può effettuare inizialmente questa prima verifica. Gli stessi proprietari di auto d'epoca ottengono vantaggi grazie all'iscrizione all'ASI; tra questi rientrano anche le riduzioni di pagamento, ad esempio per quanto riguarda il bollo o l'assicurazione.

Quale auto d'epoca scegliere?

Sul mercato esistono diverse tipologie di auto d'epoca, da quelle di lusso a modelli più accessibili. Alla prima categoria appartengono senza dubbio le Ferrari, le Lamborghini e le Jaguar. Una curiosità su cui vale la pena soffermare l'attenzione è il valore acquisito da alcune vetture nel corso degli anni. La Jaguar E-Type, ad esempio, ha oggi un prezzo di mercato circa 10 volte superiore a quello che aveva negli anni '80. Chi possiede un modello di questo genere, perciò, può ottenere un guadagno non indifferente investendo nel mercato delle auto d'epoca. Gli acquirenti che scelgono di indirizzarsi verso soluzioni meno impegnative, invece, hanno a disposizione un'ampia scelta di vetture tra cui anche Fiat, Alfa Romeo e Lancia. Oltre del modello, in ogni caso è opportuno valutare con attenzione alcuni aspetti chiave. Bisogna, infatti, partire dal presupposto che le auto d'epoca richiedono una manutenzione periodica che potrebbe diventare piuttosto onerosa. È importante individuare le automobili più sicure e affidabili, facendo riferimento a grandi classici come le Rolls Royce. Oltre ad essere economiche in termini di manutenzione, le auto d'epoca devono avere pezzi di ricambio facili da reperire. La disponibilità di tutti i vari componenti, in altre parole, è indubbiamente un aspetto da non trascurare.

Cosa fare durante la trattativa?

Dopo aver fissato un appuntamento con il proprietario della vettura, occorre prepararsi adeguatamente, raccogliendo informazioni sul tipo di automobile che si vuole acquistare. Conoscere nel dettaglio tutte le caratteristiche dell'auto significa avere maggiori possibilità di individuare eventuali difetti e problematiche. È fondamentale, al tempo stesso, informarsi sulle varie questioni burocratiche, dal passaggio di proprietà alla garanzia: in particolar modo, occorre valutare quali siano i documenti da presentare, i costi da sostenere e le procedure più sbrigative da adottare. Giunto il giorno dell'appuntamento, invece, bisogna sfruttare nel migliore dei modi questo momento. L'incontro con il proprietario è il lasso di tempo in cui il potenziale acquirente può visionare attentamente l'auto. La carrozzeria dell'automobile deve essere esaminata con perizia, in modo da individuare danni e imperfezioni poco visibili. In questa fase, è necessario prestare attenzione anche ad eventuali riparazioni che non sono state dichiarate dal proprietario; rigonfiamenti nella vernice, ad esempio, possono rivelare un'opera di riverniciatura. Tutti questi interventi diminuiscono inevitabilmente il valore dell'auto d'epoca; la vettura, in sintesi, non dovrebbe presentare variazioni e modifiche rispetto all'originale. Se il proprietario ha riparato o sostituito parti della carrozzeria e accessori, deve informare in anticipo il potenziale acquirente. In ogni caso, trattandosi di un'auto d'epoca, bisogna aspettarsi imperfezioni e segni di usura, o persino malfunzionamenti. Prima di concludere la trattativa è utile verificare che tutti i meccanismi siano in buone condizioni. Acquistate presso privati, concessionarie o siti web di e-commerce affidabili, le auto d'epoca sono beni di grande valore. Tutte le fasi della compravendita richiedono impegno da parte dell'acquirente, che deve valutare con attenzione quali siano le scelte più opportune. Prendere in considerazione tutti questi accorgimenti significa avere una possibilità in più di concludere con successo la trattativa. Buon divertimento...

Auto storica o auto d'epoca, questo è il dilemma ...

Sovente le definizioni di auto d'epoca ed auto storica vengono utilizzate come sinonimi, ma gli aggettivi vengono scambiati in maniera non corretta.

Di seguito analizzeremo nel dettaglio tutte le differenze, anche se di fatto la differenza sostanziale è principalmente la possibilità di circolare su strada. Un'auto d'epoca, ovvero un'auto che a causa dei troppi anni di vita non possiede più i requisiti minimi richiesti dalla circolazione, è omessa dalla possibilità di circolare liberamente su strada, poiché ritenuta atipica e non idonea, ma soprattutto destinata e limitata alla sola esposizione museale o alla particolare apparizione in manifestazioni determinate. Di fatto un'auto d'epoca è cancellata dal PRA (Pubblico Registro Automobilistico).

Un'auto storica invece, ritenuta comunque veicolo atipico ma tuttora idoneo alla circolazione, potrà nei vari casi circolare liberamente su strada, sempre se mostra la dovuta idoneità. Le auto storiche infatti, per essere ritenute tali, hanno bisogno del rilascio di un certificato di storicità, che viene comunemente richiesto all'ASI per le auto con più di venti anni d'età.

Dopo aver superato i controlli delle dovute commissioni specializzate, un'automobile può essere certificata storica o d'epoca, andando incontro alle varie limitazioni e alle varie agevolazioni economiche.

Con l'entrata in vigore del Decreto ministeriale del 17 dicembre 2009, il quale si riferisce agli articoli 60 e 80 del Codice della Strada circa i veicoli considerabili atipici d'epoca e atipici storici, è prevista una revisione biennale per questa tipologia di automobili. Una revisione obbligatoria effettuata da commissioni tecniche della motorizzazione civile con particolari metodologie in base all'anno di immatricolazione, e cioè se quest'ultimo è antecedente o susseguente al 1960.

Laddove gli accertamenti di revisione per l'idoneità sono prescritti in maniera ordinaria per i veicoli immatricolati dopo il 1° gennaio del 1960, non si può dire la stessa cosa per i veicoli antecedenti a questa data.

La revisione in questione difatti cambia poiché vengono presi in considerazione ulteriori dettagli, ovvero:

- Efficienza di frenatura, misurata con apposito decelerografo
- Segnalatore acustico
- Dispositivi silenziatori
- Dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione
- Pneumatici
- Vetri di sicurezza
- Specchi retrovisori
- Fascia d'ingombro
- Emissioni gas di scarico



Tale particolareggiata revisione, con strumenti appositi e dettagliati, viene effettuata in determinati centri di prova indicati dalla Motorizzazione Civile, i quali effettuano test più specifici rispetto all'ordinaria revisione biennale.

Partendo dalla non possibilità di circolazione, un'auto d'epoca aderirà alla formula assicurativa garage, ovvero quella dell'impossibilità di circolare liberamente su strada, che ridurrà notevolmente la rata assicurativa.

Per le auto storiche ritenute in grado di poter circolare liberamente su strada, si terrà conto dell'anzianità. Per un'auto con più di vent'anni ma meno di trenta si dovrà pagare il bollo stradale, che però sarà ridotto a poche decine di euro. Per un'auto che invece ha superato i trent'anni, resterà da pagare unicamente la tassa di circolazione, poiché si verrà esentati dal bollo.

È tuttavia d'importanza chiarire che alle auto storiche non è possibile allegare la formula di bonus/malus, di conseguenza la consistenza della rata assicurativa è abbondantemente calata.

Il caldo killer distrugge le batterie

Pensavate che fosse soltanto il troppo freddo a decimare le batterie? Anche il caldo è nemico della carica

Quindi anche il caldo gioca a sfavore della vita delle batterie delle nostre moto e delle nostre auto ed è meglio avere la batteria in perfetta efficienza per affrontare la calura estiva. Specie se la batteria alimenta l'appetito elettrico di oggetti spesso lasciati fermi in box. La soluzione migliore è puntare su un buon "Mantenitore di carica", piccolo apparecchio che allunga la vita alle batterie ed evita brutte sorprese a chi riprende l'auto e/o la moto dopo un lungo periodo di sosta, per esempio dopo le vacanze estive.

Abbiamo testato sei mantenitori di carica tra i più noti nelle quattro stagioni, per un anno intero abbiamo provato nella vita di tutti i giorni la loro efficacia e la loro funzionalità. Qui sotto trovate risultati e considerazioni finali, Oltre alle schede dettagliate dei prodotti esaminati. Una guida all'acquisto utile per chi si avvicina solo ora a questi apparecchi, ma anche per chi è rimasto insoddisfatto da acquisti economici della serie "tanto uno vale l'altro". Scegliendo bene il mantenitore per la batteria, facciamo un investimento contenuto che si ripaga in fretta.

A seguito della prova eseguita, non abbiamo riscontrato grandi differenze tecniche tra i prodotti provati, a nostro avviso tutti di ottima qualità in grado di rispettare i dati di targa indicati dai diversi costruttori. I costi delle apparecchiature è in linea con i prodotti e con la qualità dei componenti con i quali sono stati assemblati. Lasciamo ai nostri soci l'imbarazzo della scelta del colore della confezione.



08GIU2011

COME SALVARE LA BATTERIA. IL MANTENITORE DI CARICA FORELETTRONICA BATTERY CONTROLLER BRAVO 900



08GIU2011

COME SALVARE LA BATTERIA. IL MANTENITORE DI CARICA BOSCH C3

Un mantenitore potente e completo, a un prezzo interessante



08GIU2011
COME SALVARE LA BATTERIA. IL MANTENITORE DI CARICA BOSCH C7



08GIU2011
COME SALVARE LA BATTERIA. IL MANTENITORE DI CARICA CTEK MULTI XS 4003



08GIU2011
COME SALVARE LA BATTERIA. IL MANTENITORE DI CARICA BETA 1498 CB/30



08GIU2011
COME SALVARE LA BATTERIA. IL MANTENITORE DI CARICA BLACK & DECKER BDV 090

Museo Storico Alfa Romeo, una collezione di passione

Ad Arese, pochi chilometri a nord di Milano, ha sede il museo storico dell'Alfa Romeo, un'area un tempo occupata dallo stabilimento produttivo dell'Alfa Romeo. Il complesso è localizzato in un'area in cui la produzione di autovetture terminò nel 2002, mentre quella dei motori nel 2005, dopo di cui l'attività industriale venne dismessa.



Il Museo è uno spazio espositivo dedicato agli autoveicoli prodotti dalla casa automobilistica italiana Alfa Romeo, fortemente voluto da Giuseppe Luraghi, è stato inaugurato il 18 dicembre 1976 da Gaetano Cortesi, all'epoca presidente ed amministratore delegato dell'Alfa Romeo. Il progetto del museo, unitamente a quello del

"Centro Direzionale", è firmato dagli architetti Vito e Gustavo Latis.

Il museo è dedicato alla produzione dell'Alfa Romeo, che fabbricò automobili, veicoli commerciali, locomotive, autobus, filobus, propulsori aeronautici, motori marini gruppi elettrogeni e persino elettrodomestici. L'area si estende per quattromila ottocento m² ed i suoi sei piani sono divisi in quattro aree tematiche. L'Alfa Romeo è proprietaria di duecento cinquantasei vetture e cento cinquanta motori. Fino al 7 febbraio 2011, la collezione allora esposta, si componeva di cento diciotto modelli, venticinque motori automobilistici e quindici propulsori aeronautici, mentre oggi solo sessantanove esemplari sono mostrati al pubblico in relazione agli eventi storici in cui sono stati coinvolti.

Il museo possiede almeno un modello di ogni vettura assemblata dalla casa del Biscione, il parco auto del museo comprende auto di produzione, modelli da competizione, prototipi e concept car, ed il 60% di essi è ancora funzionante, molti di essi sono pezzi unici.

Ampio spazio è dedicato inoltre a foto d'epoca e manifesti promozionali che sono stati raccolti dal "Centro Documentazione Storica" della casa.

All'inizio del 2011 il museo venne chiuso al pubblico.



Verso la fine del 2013, su pressione degli appassionati e grazie anche all'interessamento dell'allora presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni, ci furono voci di una possibile riapertura della struttura nel corso del 2014, un anno prima dell'Expo di Milano. Tuttavia, a causa di un contenzioso che ha visto coinvolte la Fiat e il Ministero per i beni culturali, che si è battuto per evitare la vendita di alcuni modelli di automobile della collezione, la riapertura al pubblico è stata ritardata, dopo lo svolgimento di lavori di ammodernamento, al 30 giugno 2015, pochi giorni dopo la presentazione della nuova Alfa Romeo Giulia, con la quale il Gruppo FCA ha avviato un programma di rilancio del marchio Alfa Romeo.

Attualmente, lo spazio espositivo rientra tra i beni posti sotto tutela di FCA Heritage, il dipartimento costituito da FCA Italy per la divulgazione, la promozione del patrimonio storico, automobilistico e archivistico, dei marchi italiani. All'interno dell'area museale, un sistema interattivo, crea una finestra sulla storia di Alfa Romeo.

Sei schermi "touch" per esplorare un grande archivio sempre aggiornato e scoprire le storie delle vetture, dei personaggi e delle vittorie, inoltre testi di approfondimento, schede tecniche, gallery fotografiche, aneddoti e curiosità sono a portata di mano dei visitatori.

Alfa Romeo ha sempre vissuto di grandi personalità e imprese leggendarie, ma soprattutto del lavoro eccellente e instancabile di migliaia di uomini e donne, operai e impiegati.

In oltre un secolo, piloti, meccanici, dirigenti e allievi della scuola aziendale hanno scritto pezzi di storia dell'Alfa Romeo, a volte un

capitolo, a volte soltanto poche righe, spinti dall'orgoglio di far parte di un grande Marchio. La bellezza necessaria e la forma pura si modella sulla funzione con uno stile unico che rende immortali. Lo spirito Alfa Romeo prende



corpo nelle linee dei migliori designer e costruttori.

Fascino, eleganza e cuore sportivo hanno fatto la differenza. Più volte è stata scelta da registi e creativi per dare prestigio e contesto alle loro opere. Spesso è stata la protagonista, talvolta la comprimaria e solo raramente una semplice comparsa. Il Museo Alfa Romeo di Arese custodisce non solo la storia industriale ma anche l'essenza di questa grande azienda che ha perso la sua identità industriale ma non ha perso la sua anima.



Quando i tedeschi costruivano automobili italiane



FIAT Neckar chiamata semplicemente Neckar è stato un costruttore di automobili tedesco, filiale del gruppo FIAT, che ha fabbricato sotto licenza FIAT e Autobianchi tra il 1957 e il 1969, nella fabbrica acquistata dalla FIAT La Vereinigten Fahrzeugwerke AG Neckarsulm, che acquisì la Schebera Automobilwerke AG di Berlino fu messa in liquidazione, e acquisita dalla italiana FIAT e dalla Dresdner Bank. Nell'estate 1929 venne fondata la NSU Automobil AG con capitale sociale di 2,0 mln di Reichsmark, e un solo veicolo in produzione NSU nel nuovo sito di Heilbronn la NSU-7/34-PS-Wagen. Il marchio NSU di Neckarsulm continuò ad esistere e fu oggetto di conflitti legali. Questo modello fu costruito fino al 1931.

La FIAT incomincia subito la costruzione con la propria licenza di FIAT 500 "Topolino" e



di FIAT 508 Balilla e le commercializza col nome NSU-FIAT. Nello stesso periodo, le stesse vetture venivano fabbricate in Francia col nome Simca-FIAT. Nel 1957, la NSU decide di ricominciare la fabbricazione di auto e negozia con FIAT l'acquisizione del marchio NSU. FIAT-NSU si trasforma poco dopo, sempre nel 1957 in FIAT Neckar.

La produzione durante gli anni del dopoguerra fu sulle 25.000 unità prodotte, arrivando al massimo alle 50.000 unità prodotte, i modelli erano essenzialmente:

- FIAT 500 (Neckar Weinsberg), derivata dalla Nuova 500, realizzata dalla carrozzeria Weinsberg nell'omonima località, fu costruita in 6.190 esemplari tra il gennaio 1959 e il febbraio 1963; era disponibile nelle due versioni Coupé e Limosette, tutte e due col tetto apribile di tela, i vetri discendenti e montavano entrambe le versioni il motore di 479 cm³, poi sostituito nel 1960 da quello di 499,4 cm³ della 500 D.
- FIAT 600 (Neckar Jagst), fabbricata in 3 versioni: Jagst, Jagst 770 e Jagst 2, tra il 1956 et il 1969. In versione coupé e in versione cabriolet basata sulla FIAT 600 furono fabbricate sotto il nome di Neckar Riviera. Furono meno di 172.000 gli esemplari di Jagst costruiti in Germania.
- FIAT 1100 (Neckar Europa). Uguale alla FIAT 1100, solo con il logo Neckar. La produzione totale arriva a 160.000 esemplari.
- FIAT 1300/1500 (Neckar 1500 TS) Identica alla versione italiana, ma con il logo Neckar. Una versione coupé firmata dalla Neckar e dalla SIATA e chiamata Neckar Mistral è stata costruita a partire dal 1961.
- Autobianchi Panoramica (Neckar Panorama), interamente derivata dalla Autobianchi Panoramica e simile alla FIAT 500 Giardiniera permette alla Neckar di raggiungere le 50.000 unità prodotte nel 1962.
- FIAT 850 (Neckar Adria) è l'ultimo modello fabbricato dalla Neckar.

L'aumento del costo della manodopera dall'Italia e la creazione del Mercato Europeo Comune togliendo i diritti di dogana ai paesi della mercato unico europeo portarono al fallimento la Neckar.

Nel 1958 la NSU di Neckarsulm iniziò la produzione della NSU Prinz. Neckar chiuse dopo aver costruito complessivamente 370.000 vetture.

Fino al 2006 FIAT ebbe la sede tedesca a Heilbronn, dal 2007 fu trasferita a Francoforte sul Meno.



ISO Isetta = BMW 250



Nel 1954, al Salone di Ginevra, la Iso di Renzo Rivolta espose la propria Isetta, mentre la BMW espose un modello completamente diverso, la 502 V8. I due modelli avevano un solo punto in comune: lo scarso successo.

Già da tempo al quartier generale di Monaco stavano pensando di integrare il proprio listino con una piccolissima vettura da città, possibilmente su licenza per evitare i costi di

progetto e che fosse commercializzabile quindi ad un prezzo molto basso. A Ginevra, la Isetta fu notata da C.A. Drenowatz, importatore BMW in Svizzera, che ne parlò ai vertici BMW. Fu così che Eberhard Wolff, responsabile del reparto collaudi, il mese dopo fu inviato al Salone di Torino, sapendo che si doveva agire in fretta per evitare ulteriori "buchi" economici alla Casa bavarese. Qui vennero stretti i primi accordi con Renzo Rivolta, ed i negoziati vennero ultimati poco tempo dopo a Milano, dove Kurt Donath e Fritz Fiedler, rispettivamente direttore tecnico e responsabile sviluppi BMW, vennero inviati per perfezionare l'affare.

In base all'accordo stipulato, BMW aveva il diritto di rilevare sia i progetti che le attrezzature per produrre la scocca.

Nell'autunno del 1954, la BMW annunciò ufficialmente che la nuova vetturessa sarebbe stata lanciata entro breve, la denominazione ufficiale della nuova vetturessa fu BMW 250. Prese così il via la produzione in Germania della popolare vetturessa italiana. L'Isetta era da considerarsi veramente all'avanguardia, sia per quanto riguarda il tipo di corpo vettura, sia, soprattutto, per la razionale e intelligente scelta nella disposizione di tutto ciò che

serviva a rendere questo piccolo mezzo di trasporto una vera e propria automobile a tutti gli effetti, vivibile e maneggevole. In molti l'hanno in seguito definita geniale. All'interno del piccolo abitacolo si accedeva mediante il grosso portellone anteriore, che inglobava praticamente l'intera sezione frontale della vettura. Per facilitare ulteriormente l'ingresso, il piantone dello sterzo era solidale con il portellone stesso, vale a dire che aprendo quest'ultimo, il piantone si inclinava in avanti per lasciare ancor più spazio e agevolare ulteriormente l'ingresso. I posti a sedere erano costituiti da una semplice panchetta che offriva spazio solo a due persone. Dietro tale panchetta vi era uno spazio occupato per metà dal piccolo monocilindrico a due tempi e per metà da un piccolo vano bagagli. Il parabrezza molto ampio offriva una visibilità in grado di reggere il confronto con una berlina di lusso. Il particolare disegno dell'Isetta italiana fu il frutto della consulenza di Giovanni Michelotti, a cui la Iso si affidò per ottimizzarne il disegno rispetto alle vetrature del primo prototipo. Il tetto era in tela, srotolabile, in maniera da trasformare l'Isetta in una vetturessa aperta. Sulla BMW 250, l'Isetta tedesca, ritroviamo tutte le intuizioni della Iso, con in più un piccolo ma efficace impianto di riscaldamento e i vetri laterali scorrevoli. Il successo ottenuto dalla BMW



250 fu duplice: da una parte la 250 divenne la vettura perfetta per chi poteva già permettersi una seconda auto, mentre dall'altra diventò il veicolo ideale per le masse in procinto di motorizzarsi. La Iso, nel 1955 avviò anche la produzione di un piccolo autocarro l'ISOcarro 400, realizzato partendo dalla struttura meccanica della Isetta, mosso da un motore BMW da 400 cc. di derivazione motociclistica. Anche l'ISOcarro 400, venne prodotto su licenza oltralpe, la Borgward ne acquistò dalla ISO il progetto e le attrezzature per produrre telaio, cabina e cassone, mentre il motore restò l'unità bicilindrica BMW da 400 cc. derivata della motocicletta R40.



Laverda 750 SFC, dalla provincia vicentina sognando le piste



I non più giovanissimi non possono aver dimenticato quelle motociclette italiane di colore arancione che sul finire degli anni settanta duellavano con le moto giapponesi che avevano da poco invaso il mercato italiano. Da poco era tramontato il successo delle MV Augusta con le quali Giacomo Agostini aveva vinto praticamente tutto e sia sulle strade che sulle piste comparivano le Laverda. Il modello più performante fu la 750 SFC, dove SF sta per "super freno" ovvero la versione con freni maggiorati e "C" per competizione. Una motocicletta sportiva prodotta dalla casa di Breganze, in tre successive serie, dal 1971 al 1977.

Nel 1969, allo scopo di mostrare la validità del modello "SF", riprese vita il reparto corse Laverda, per approntare alcuni esemplari da impiegare nelle competizioni di endurance per derivate di serie.

Le prime gare videro l'impiego di modelli "SF" pressoché di serie, con risultati incoraggianti, condotti da tester della Laverda, in particolare da Augusto Brettoni e persino di Massimo Laverda, sotto gli pseudonimi di "Lover Otis" e "C. Islero", adottati allo scopo di aggirare il divieto imposto ai piloti tesserati dalla FMI alla

partecipazione in gare non organizzate dalla federazione stessa.

Nel 1970, viste le numerose richieste che pervenivano dalla clientela sportiva e considerata la notevole pubblicità derivante da tali competizioni, la Laverda decise di dare corpo al progetto "SFC" (acronimo di Super Freni Competizione), derivato dal modello "SF".

Il modello Laverda 750 SFC venne ufficialmente presentato al Salone del ciclo e motociclo di Milano del novembre 1971 e prodotto fino al 1977, in tre serie successive, continuamente aggiornate alla migliore tecnologia sportiva, ma conservando la riuscita livrea originale, nel classico colore arancione.

Ad un esame visivo, la prima versione la "SFC" risulta totalmente diversa dal modello da cui deriva e del quale sembra conservare inalterato unicamente il propulsore. In verità, la "SFC" mantiene lo stesso telaio della "SF", con alcuni inserti per irrigidire la struttura, e l'identico impianto frenante.

A parte le vistose varianti alla carrozzeria, questa versione "competizione" è piuttosto simile al modello da cui deriva, fatto salvo il motore che, invece, pur appearing del tutto simile a quello della "SF", risulta profondamente modificato nelle componenti interne, con la riprogettazione delle valvole di aspirazione e scarico, dei pistoni, della testa, dei cilindri, del cambio e della frizione. La parte più pregevole è certamente individuata nell'albero motore, composto da sette parti unite per forzamento e con un peso soli 15 kg, inferiore di 4 kg rispetto a quello della "SF".

Il maggiore difetto della "SFC" è determinato dall'altezza del baricentro che, unitamente al considerevole peso, rende la moto poco maneggevole e ben poco adatta a competizioni velocistiche su percorsi misti o montani.

Per la seconda serie in telaio viene completamente riprogettato, riuscendo ad abbassare l'altezza della sella di 5 cm, ma non riuscendo a risolvere totalmente il problema, principalmente causato dall'ingombro verticale e dal sistema di ancoraggio del motore.

La "750 SFC" veniva fornita con tromboncini e rapporti finali diversi, in modo che i proprietari potessero agevolmente modificare la moto per le gare o per la strada; molti erano infatti i piloti che, all'epoca, raggiungevano il circuito a bordo dello stesso veicolo con cui avrebbero gareggiato, accompagnati dalla moglie o da un amico con l'auto di famiglia, stipata di ricambi, attrezzi e taniche di benzina.

Le tre serie sono state prodotte nell'identica tinta arancione. In merito a quella particolare tinta, nacque e si diffuse la leggenda che fosse stata adottata accidentalmente, a causa di un imprevisto errore nella fornitura della vernice che costrinse ad impiegare quella normalmente utilizzata per le macchine agricole. Si tratta, naturalmente, di una delle molte storielle che popolano il mondo del motociclismo e dello sport in generale. In effetti, la colorazione arancione venne scelta per dare alla Laverda una tinta di marca nelle

corse, seguendo il nuovo orientamento delle case costruttrici europee che, nel dopoguerra, avevano abbandonato le comuni tinte nazionali per assumere propri colori sportivi. Inoltre, la tinta arancione consentiva un facile avvistamento delle macchine, soprattutto durante la frazione notturna delle gare di endurance; specialità cui la "SFC" era principalmente votata.

L'elevato costo e, più ancora, la limitatissima produzione, impedirono una larga diffusione della "750 SFC" e molti provvidero ad un "restyling casalingo" delle loro "SF" con serbatoi, cupolini, selle e pedane fornite da numerose ditte nel settore degli accessori e dei componenti.

Nei primi mesi del 1971 vennero assemblati 23 esemplari pre-serie, meglio identificati come "lotto 5000", che furono destinati solamente ai piloti e servirono da "moto-laboratorio", allo scopo di verificare e migliorare il funzionamento e la tenuta delle modifiche apportate. Sono visibilmente riconoscibili dal serbatoio in lega di alluminio.

I risultati furono immediati e numerosi, anche a livello internazionale, con il successo di Augusto Brettoni a Zeltweg, l'affermazione di Angiolini/Hutten alla 24 ore di Oss per replicare con la conquista di Brettoni-Angiolini della 24 ore di Barcellona sul Circuito del Montjuich

Di vittoria in vittoria, le moto riscosero riscosero un tale successo che il Reparto esperienze, guidato da Massimo Laverda e Luciano Zen, riuscì a convincere il fondatore e il Consiglio di amministrazione della Laverda ad avviare la produzione della "SFC", in piccola serie.

750 SFC 1ª serie

Contemporaneamente alla presentazione, alla fine del 1971, vennero messe in vendita le prime "SFC" di piccola serie destinate al pubblico ed omologate anche per l'uso stradale.

Una prima edizione di 78 esemplari, denominata "lotto 8000", fu realizzata nel corso dell'anno e seguita, nel 1972, dai 58 esemplari del "lotto 11000", dei quali 55 costruiti nel 1972 e 3 nel 1973.

La prima serie è riconoscibile dal serbatoio in vetroresina con le svasature per le ginocchia, dai freni a tamburo e dai copristeli anteriori in tinta. Le uniche differenze tra i due lotti riguardano alcune migliorie al gruppo d'illuminazione anteriore ed agli scarichi.

Nell'anno 1971 la "SFC" veniva proposta al prezzo di L. 1.410.000 F.F., aumentato a L. 1.549.000 nel 1972. Un esborso considerevole, visto che con la stessa cifra era possibile acquistare una Giulia Super.

A richiesta poteva essere montato il freno anteriore a tamburo Ø 230 mm prodotto dalla Ceriani, con il sovrapprezzo di 50.000 lire.

Nel 1973, pur non mancando gli ordinativi, la produzione della "SFC" venne sospesa, essendo il reparto corse impegnato a mettere a punto il nuovo modello fuoristrada "Chott" ed il rinnovamento tecnico dei modelli "750" e "1000". Durante quell'anno, dietro le forti pressioni di alcuni concessionari, furono assemblati solamente tre esemplari, uno dei quali destinato ad un giovane e scalpitante cliente diciottenne, ansioso di rodare la moto e partecipare alla successiva stagione agonistica. Con la sua "SFC", infatti, il futuro campione del mondo Franco Uncini si iscriverà alla sua prima gara, il 15 aprile 1974, sul circuito di Vallelunga.

750 SFC 2ª serie

Visto il periodo di stasi produttiva, i progettisti Laverda utilizzano gli ultimi mesi del 1973 per studiare le profonde modifiche alla "SFC" che daranno vita alla 2ª serie dell'anno successivo.

Nonostante il mantenimento dell'aspetto estetico, le variazioni apportate alla "SFC" sono di grande sostanza. Oltre al completo

rifacimento del telaio per abbassare in baricentro, vengono modificate le sospensioni anteriori e posteriori e adottati tre freni a disco Ø 280 mm della Brembo, in sostituzione dei precedenti tamburi.

La presenza dei freni a disco e l'assenza di incavi per le ginocchia nel serbatoio in fibra, sono i principali segni di riconoscimento dei 222 esemplari componenti la 2ª serie che vennero suddivisi in due differenti lotti, entrambi prodotti nel 1974: 122 esemplari per il "lotto 16000", destinati alla clientela europea, e 100 esemplari per il "lotto 17000", destinati al mercato USA e dotati di lievi modifiche agli impianti di illuminazione e di scarico, oltre alla presenza degli indicatori di direzione, per adeguarli alle normative statunitensi.

750 SFC 3ª serie

La 3ª serie fruisce di importanti migliorie al motore, con la modifica delle camere di scoppio e dell'albero a camme, l'adozione dell'accensione elettronica Bosch e l'installazione di un radiatore per il raffreddamento dell'olio.

Dei 168 esemplari costruiti, tutti appartenenti al "lotto 18000", 131 vennero prodotti nel 1975, 33 nel 1976 ed i rimanenti 4 nel 1977.

Gli ultimi 37 esemplari, montano ruote con cerchi in lega di magnesio a 5 razze prodotti dalla FLAM di Gallarate, azienda all'epoca controllata dalla Laverda.



Lancia Aprilia Pininfarina



Siamo nel 1936, le vendite dell'Augusta procedono a gonfie vele, coprendo da più di due anni oltre l'80% della produzione e del fatturato aziendale. Vincenzo Lancia trova nel piccolo modello su scala nazionale i fasti ed i riconoscimenti che su scala internazionale erano stati tributati alla Lambda. Ma anche nel pieno del successo delle vendite un buon imprenditore non può mai sedere sugli allori e nell'incalzare della competizione tecnologica i suoi pensieri sono adesso rivolti ad una macchina ancora più rivoluzionaria, un prodotto anticonvenzionale che possa lasciare il segno. In sostanza si tratta di completare il rivoluzionario progetto Augusta, quello della prima scocca autoportante su vettura chiusa

non erano maturi e cioè l'aerodinamica, le camere di scoppio emisferiche ovvero un motore ad alto rendimento termodinamico e le 4 ruote indipendenti, tutti perfezionamenti radicali che per la prima volta apparivano su una Lancia.

Questo progetto anticipava nel suo complesso quello che sarà la vettura "tipo" degli standard produttivi degli anni cinquanta e sessanta con 20 o 30 anni d'anticipo. Tant'è che guidare anche oggi un'Aprilia dà le stesse sensazioni che guidare una vettura degli anni '70.

Negli ultimi mesi del 1934, Vincenzo convoca lo staff direttivo e di fatto, dà il via allo studio di una vettura "classica" ma aerodinamica, dalla cilindrata un poco superiore ai 1200 cm³ dell'Augusta, relativamente leggera e capace di fornire prestazioni superiori con potenza e consumi relativamente modesti.

Nell'inverno 1934-1935 la squadra dell'ufficio tecnico disegna il motore, che Lancia vuole inferiore al litro e mezzo per il quale viene mantenuto il classico schema dei cilindri a V stretto, ma che si distingue per la forma emisferica delle camere di scoppio, ottenuta grazie ad un sistema di distribuzione particolare e un po' complesso. La testata è fusa in ghisa ed ha i condotti di aspirazione posizionati sul lato destro del motore, quelli di scarico sul lato sinistro del tipo a flussi incrociati.



prodotta al mondo, con quello che in quel progetto non si poteva fare in quanto i tempi

Al banco, il motore, con monoblocco in alluminio e canne dei cilindri riportate, in ghisa eroga la potenza di più di 47 cavalli a circa 4000 giri al minuto, valore elevato per un 1352 cm³ di quell'epoca.

Quanto alla carrozzeria, ricerche effettuate in collaborazione con il Politecnico di Torino portano a concludere che la forma della coda riveste una particolare importanza aerodinamica: la linea della vettura, quindi, segue alla lettera queste indicazioni al punto che, quando Vincenzo vede il "mascherone" in legno della carrozzeria, trova esagerato il

una sua abitudine, Vincenzo non vi partecipa mai in prima persona. Finalmente, all'inizio dell'estate del '36, esattamente il 26 giugno, dovendo effettuare un viaggio a Bologna, compie la sua prima esperienza con un prototipo Aprilia: lasciata la guida al fido Gismondi, Vincenzo gli siede accanto e se ne rimane silenzioso, salvo per osservare che la velocità della vettura superiore ai 130 chilometri all'ora gli pare eccessiva. Al ritorno però, Vincenzo non resiste alla tentazione ed approfittando di una sosta a Voghera, prende il volante e guida sino a Torino. In vista della città, finalmente, si lascia andare con una breve frase che però sintetizza appieno il suo stato d'animo "che macchina magnifica!".

L'Aprilia viene presentata al Salone di Parigi, che si apre il 1° ottobre 1936 con il nome di Ardennes la catena montuosa che separa la Francia dal Belgio e subito dopo, ai Saloni di Londra (15 ottobre) e di Milano (28 ottobre), col suo nome italiano, Aprilia come la città del laziale. Pare che al Salone di

Parigi, Henry Ford attenda la chiusura serale al pubblico per curiosare, di nascosto, attorno e sotto l'Ardennes esposta: leggenda vuole che, scoperto dai custodi e redarguito prima d'essere riconosciuto, commenti così "era l'unica macchina del Salone per la quale valeva la pena di farmi correre il rischio di fare una figuraccia".

raggio di raccordo tra tetto e fiancata, e lo fa subito ridurre. Alla fine, il coefficiente aerodinamico risulta di appena 0,47 Cx, un record per l'epoca, se si esclude la Tatra T87 del 1936, che aveva un cx di 0.36 e corrispondente, grosso modo, a quello di una Renault 5 o della prima Volkswagen Golf degli anni ottanta. La scocca dell'Aprilia, carrozzeria compresa, viene brevettata come consuetudine Lancia, il 9 gennaio del 1936. Un particolare della carrozzeria che fa dannare i tecnici sono le cerniere delle porte "ad armadio" come nell'Augusta, Vincenzo pretende siano "nascoste" ma per risolvere soddisfacentemente il problema, alla fine ci si dovrà rivolgere a tecnici esterni all'azienda e l'Aprilia sarà dunque la prima Lancia in cui le cerniere non sono in vista.

Le prove su strada dell'Aprilia si protraggono sino al giugno del 1936, ma, contrariamente a quella che è



Vincenzo Lancia muore all'alba del 15 febbraio 1937, non ancora cinquantaseienne, per un infarto: questa morte tanto improvvisa quanto prematura non gli darà la soddisfazione di vedere uscire dalla catena di montaggio il primo esemplare di Aprilia, il 24 febbraio), né tanto meno di assistere al successo di questa sua ultima creatura.

Il pianale Aprilia viene subito utilizzato dai maestri carrozzieri italiani per realizzare stupende fuoriserie. Non per niente c'è questo dato numerico assai significativo: a fronte della produzione di 20.000 berline di serie, abbiamo quasi 7.000 autotelai "vestiti" fuori dagli stabilimenti Lancia. A parte le versioni "corsaiole", non c'è carrozziere italiano che

ufficiale della Casa torinese. Come abitualmente accade per le Lancia, anche nel caso dell'Aprilia non mancano belle realizzazioni fuoriserie da parte di carrozzerie d'oltralpe quali la svizzera Beutler, la francese Figoni & Falaschi.

Naturalmente, accanto a creazioni stupende o particolarmente originali ed innovative, ve ne sono altre meno entusiasmanti in particolare alcune massicce e sgraziate limousine. Viceversa, tra quelli più riusciti, due modelli devono assolutamente essere citati: la "giardinetta" disegnata da Pietro Frua e realizzata da Ghia e Viotti nel 1948 contraddistinta dalle fiancate in legno sul tipo



non realizzi qualche stupenda fuoriserie su meccanica Aprilia. I nomi che più frequentemente firmano queste vetture sono: Allemano, Balbo, Bertone, Boneschi, Castagna, Fissore, Francis Lombardi, Frua, Garavini, Ghia, Monterosa, Monviso, Pininfarina, Stabilimenti Farina, Touring, Vignale, Viotti.

Da notare che alcuni dei modelli realizzati da Pininfarina berlina e cabriolet sono costruiti in piccola serie ed inseriti, talvolta, nel listino

di quelle che caratterizzano la contemporanea e più nota e popolare Fiat Topolino Giardiniera e la berlina Bilux della Pininfarina 1946/47 la cui linea fluida con parafanghi solo lievemente accennati e quasi completamente incorporati nella carrozzeria preannuncia quella della futura nuova grande Lancia, l'Aurelia. Ebbero la precedenza nell'acquisto di questo modello i Concessionari Lancia.

La protagonista del nostro servizio venne

acquistata proprio dal Concessionario Lancia di Ghedi nel 1947.

La sue ruote si fermano nel 1964 quando dopo essere stata l'auto della "signora", poi auto di cortesia per i clienti più esigenti e quindi una sorta di furgone officina venne fermata e parcheggiata in un garage. Poco più di vent'anni fa la acquista un collezionista di auto francesi del bresciano, Tiziano Vago, che oggi purtroppo ci guarda dal cielo. La acquista perché non vuole che vada distrutta, ma non è

una vera e propria scommessa. Se non riesco a recuperare il Gallion, mi faccio carico delle spese (ingenti) sostenute, se invece riesco a portarglielo a casa una vecchia Aprilia fuori serie che a lui non interessa, sarà mia. Passano tre settimane e dopo un week end di fatica passato ad Annency il Gallion arriva a Brescia sul mio Lancia Esadelta e dopo aver scaricato il camion, ricarico l'Aprilia e torno a casa.

Il resto della storia è nota, l'amico Fiorino Poncini, vede l'Aprilia nel cortile di casa mia e manifesta il suo interesse verso la fuoriserie. Conosco Fiorino dal 1994, ho visto con quale cura ha restaurato le sue auto, non esito a vendergli l'Aprilia ben consapevole di non essere capace come lui di portare a termine il restauro. Qualche anno dopo e l'auto è restaurata, le mie intuizioni si sono rivelate certezze, la Lancia



il genere di auto di suo interesse, per questo la fa trasportare nel cortile di casa e la copre con un telo.

Aprilia Bilux Pininfarina è come nuova, anzi forse meglio di quando nel 1947 venne consegnata al concessionario Lancia di Ghedi.

La storia del recupero e del restauro fonda le proprie radici in Francia, non a Bonneuil-sur-Marne dove venivano assemblate le Aprilia francesi ma in Savoia. Nell'estate del 2002, incontro Tiziano a casa di un amico comune, mi racconta di aver acquistato ad Annency un Renault Gallion autocisterna del 1949, ma di non riuscire a recuperarlo. Intorno al vecchio camion è stata realizzata una costruzione in muratura e pare non si riesca a farlo passare attraverso il portone d'ingresso. La cosa mi incuriosisce a tal punto che organizzo il recupero.



I termini dell'accordo con il collezionista sono

FIAT C40-C50, autocarro nato per la NATO

Quanto la FIAT volle produrre un camion di classe media

Sul finire degli anni cinquanta la Fiat produceva una vasta gamma di veicoli commerciali, il 600 T, il 1100 T, il 615 ed una serie completa di veicoli industriali pesanti, il 642, il 671, il 682 mentre di lì a poco sarebbe iniziata la produzione del 690, ma non aveva a listino un camion di classe media. Fino ad allora per i camion di classe media la Fiat puntava sulla produzione OM, in effetti l'azienda bresciana, all'epoca già controllata dal gruppo torinese aveva a listino modelli che coprivano ogni fascia di peso complessivo da quattro a tredici tonnellate.



Il progetto del C40, C50 nasce per una particolare esigenza, concorrere alla gara per la fornitura di circa cinquemila veicoli da fornire alle truppe militari NATO, iniziativa portata avanti in primis dalla casa madre per non gravare sulle già congestionate linee di montaggio dello stabilimento di Brescia dove vengono assemblati gli OM. Nel 1958 il progetto ed i primi prototipi sono pronti, mentre la NATO invalida la gara, non intendendo procedere all'acquisto, ma dal canto loro i vertici dell'azienda torinese credendo nella bontà del progetto ne avviano la produzione in serie.

Nel 1959 vengono immatricolati i primi esemplari di Fiat C40, autocarro leggero con quaranta quintali di portata sul telaio, pochi

mesi più tardi viene presentato il C50, veicolo praticamente identico ma con sospensioni rinforzate, pneumatici più grandi e cinquanta quintali di portata sul telaio. Strutturalmente contro tendenza il piccolo Fiat, è stato progettato secondo linee guida imposte dalle specifiche militari, tra queste la più anticonformista è la cabina arretrata. A Torino, fin da prima della guerra si producevano autocarri con cabina avanzata, soluzione che portava numerosi vantaggi in termini di pesi e misure ed anche se penalizzava il confort di marcia, il motore non è più fuori dall'abitacolo ma si trova tra il posto di guida ed il sedile del passeggero, fu fin dall'inizio pienamente gradita dai clienti italiani.



Inizialmente destinati alle forze armate i serie C avevano una meccanica robusta. Il punto di forza del piccolo Fiat si rivelò il motore, il compatto sei cilindri tipo 806 da 4,7 litri capace di erogare novanta cavalli, capostipite di una gamma di motori modulari la cui produzione nelle varie serie si è protratta fino ai giorni nostri, sospesa solo con l'avvento dei nuovi motori gestiti elettronicamente. Il cambio a cinque marce fu una grande novità per l'epoca, comandato direttamente mediante una lunga leva che entrava direttamente nell'abitacolo, si rivelava preciso negli innesti mentre la sua struttura sovradimensionata lo rendeva particolarmente affidabile. L'impianto frenante di tipo misto era strettamente derivato da quello del contemporaneo ma più grande Fiat 642, con il quale condivideva il montaggio dei servofreni Westinghouse che su questo modello si rivelarono sovradimensionati ed offrivano quindi una corretta frenata anche in condizioni estreme.

Il telaio a longheroni e traverse chiodate era particolarmente elastico ed essendo disponibile in tre diverse lunghezze derivanti dai diversi interassi da 3593 mm a 4350, grazie anche alla modesta altezza da terra si prestava bene ad essere carrozzato con qualsiasi allestimento. Il confort di marcia era assicurato dalle morbide molle a balestre semiellittiche con balestrini di rinforzo sull'assale posteriore, la guida era morbida e precisa grazie al grosso volante ed al rapporto demoltiplicato della scatola dello sterzo, che agevolava le manovre anche in assenza del servosterzo.



L'abitabilità della cabina era notevole, il panchetto unico era in grado di ospitare comodamente anche quattro persone, nonostante il camion fosse omologato per trasportare due soli passeggeri oltre l'autista, montato su molle come un vero e proprio materasso era un ulteriore accessorio a favore del confort di autista e passeggero. Il motore montato all'esterno, l'imperiale imbottito ed un generoso rivestimento inferiore antirombo giocavano a favore della silenziosità di marcia. All'interno della cabina, i comandi disposti in maniera tutto sommato ergonomica per l'epoca rendevano piacevole la guida, anche nella brutta stagione potendo contare sul potente tergilcristallo ed un generoso apparato di riscaldamento e ventilazione.

I C40/C50 vennero offerti anche in versione con cabina letto che la Fiat faceva allestire a sua volta dalla carrozzeria Pasino di Alessandria. Purtroppo la cabina arretrata non più gradita dagli autisti italiani penalizzò il successo di questi autocarri, e la casa

torinese fu costretta a sospenderne la produzione dopo appena tre anni dall'inizio della loro commercializzazione, a favore del 645N e del 650N presentati alla fiera del Levante nel 1962, che ereditavano in toto la meccanica dei "C", ma furono prodotti con



una piccola cabina con i "baffi" versione in scala ridotta di quella già da anni montata sui Fiat più grandi. Venne prodotta anche una versione francese dei "C", dalla controllata UNIC e chiamata serie "Saverne" grazie alla diversa tendenza del mercato transalpino, dove i camion con "il muso" più graditi agli autisti francesi furono prodotti fino ai primi anni settanta. L'UNIC Saverne in versione con portata sul telaio nudo di trentasette quintali per la versione più piccola e cinquantadue per quella più generosa, era praticamente identico al Fiat serie "C" unica importante differenza, il motore, un quattro cilindri francese di vecchia concezione che si rivelò presto sottodimensionato.



Il protagonista del nostro servizio, è stato acquistato nel 1962 dalla Cristoforetti Spa di Bolzano, azienda ancora oggi dedicata al commercio di carburanti. Il C40 è stato allestito con una cisterna in acciaio realizzata dalla ditta Bolgan ed utilizzato per il trasporto di gasolio presso la filiale di Lavis(TN) della Cristoforetti Spa. Il C40 ha percorso le strade della Val di Non fino al 1994 per essere sostituito da un più moderno Scania. Conservato dall'azienda Altoatesina con l'intenzione di restaurarlo, recentemente è stato sistemato perfettamente, la sua livrea riprende i colori originali.



28 giugno, a Burolo (TO) tra "Sapori e Motori ai piedi della Serra"

Per il primo raduno motoristico italiano dopo il lockdown in mostra i migliori esemplari di camion e trattori storici.

Al via domenica 28 Giugno a partire dalle prime ore del mattino ha preso il via la Prima Edizione di 'Sapori e Motori ai piedi della Serra', kermesse di enogastronomia e storia dei trasporti che riporta sulle strade e nelle piazze italiane, primo evento nazionale nel suo genere dopo l'emergenza sociale imposta dal Coronavirus. Il meglio della tradizione locale e del motorismo storico pesante ed agricolo 'made in Italy'. L'evento è patrocinato dall'ANPCI (Associazione Nazionale Piccoli Comuni Italiani) e dal Consorzio di Tutela DOCG Caluso e DOC Carema e Canavese, è stato promosso dal Comune di Burolo e da Carrefour in collaborazione con l'Associazione di Veicoli Storici '4 Assi Più'.



Per la prima volta dopo il lockdown, trattori, camion e autobus del passato dagli anni Trenta in poi, che hanno contribuito a coltivare le terre, ricostruire e motorizzare in massa il Paese dal Dopoguerra e dal Boom economico a oggi, hanno fatto bella mostra per la gioia di appassionati e curiosi. Insieme alle bontà tipiche





IL COMUNE di BUROLO
in collaborazione con
CARREFOUR



DOMENICA 28 GIUGNO 2020

presso il piazzale antistante il **CENTRO COMMERCIALE CARREFOUR - Via Liguria**
organizzano:

Sapori & MOTORI

ai piedi della Serra

Un Museo a cielo aperto di mezzi di trasporto ed agricoli che hanno fatto la Storia del territorio.

Prodotti tipici del territorio Piemontese, con aziende che hanno ottenuto la qualifica di "Eccellenze della Serra".

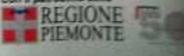
PROGRAMMA

Ore 9,00: Inizio esposizione

Ore 12,30: Pranzo a cura dalla Pro Loco per gli espositori dei mezzi storici presso il centro Albatros (Riservato)

Ore 18,00: Chiusura della manifestazione e omaggio agli intervenuti



*Visto il pericolo, saranno prelevati tutti gli elicotti necessari per il disseminamento della serra e la sanificazione di alcune

del territorio morenico fra cui ai vini, distillati, formaggi, confetture, prodotti da forno e farine, marmellate e altre prelibatezze individuate e scelte fra i prodotti che hanno ottenuto il prestigioso riconoscimento di 'Eccellenza della Serra'. L'evento è patrocinato dall'ANPCI (Associazione Nazionale Piccoli Comuni Italiani) e dal Consorzio di Tutela DOCG Caluso e DOC Carema e Canavese.



punto di incontro tra appassionati, che un momento commerciale per i produttori locali di eccellenze gastronomiche, ma soprattutto la scintilla che accende la miccia della ripartenza post emergenza sanitaria.

“La nostra terra come d’altra parte tutto il Paese” ha proseguito Franco Cominetto “hanno la necessità di rimettersi in gioco, eventi come

‘Sapori e Motori ai piedi della Serra’, organizzati

“Un modo per valorizzare la Serra Morenica che fa da trait d’union fra le due province di Torino e Biella e l’anfiteatro morenico che va da Burolo a Ivrea: due eccellenze geografiche uniche a livello europeo. Una costruzione geologica che conferisce al paesaggio un carattere di unicità, facendone una zona ideale per immergersi con passeggiate tra laghi, boschi, castelli, chiese romaniche, pievi e vigneti, in un’ottica di attinenza a menù a km zero, a green economy ed economia circolare, che fanno del nostro territorio un unicum a livello italiano perfettamente in linea con il gusto turistico legato all’escursionismo corrente”, ci ha dichiarato Franco Cominetto, Sindaco di Burolo e Presidente del Direttivo ANPCI della Città Metropolitana di Torino.



Il Primo Cittadino di Bollengo ha voluto precisare che l’evento ha voluto essere sia un



all'aperto tenendo conto delle distanze sociali e nel pieno rispetto delle vigenti normative in materia sanitaria possono essere la giusta soluzione per restituire ai cittadini la voglia muoversi".

Sul piazzale del Carrefour abbiamo visto nella loro migliore livrea automezzi costruiti tra il 1920 ed il 1980. Diversi modelli di autocarri ed autobus Fiat/Iveco, OM e Lancia, ma anche un Volvo, un Ford ed un Berliet, oltre che trattori agricoli Fiat, OM e Landini, insomma tutto ciò che ci si aspetta di trovare in un Museo del Trasporto su gomma. Gli autobus, gli autocarri ed i trattori che abbiamo visto domenica 28 giugno rappresentano un tassello della storia della locomozione, ma soprattutto per la nostra terra, sono state le macchine che hanno accompagnato la crescita economica a partire dal secondo dopoguerra. Ci piace immaginare che questi anziani veicoli accompagnino la



ripresa anche all'indomani dell'emergenza Covid-19. All'evento che ha visto la presenza di una cinquantina di mezzi, tra i quali anche una rappresentanza di soci del Club Ruote Storiche, del Circolo Italiano Camion Storic,i della Lega Antichi Motori ma senza dubbio ha spiccato la presenza di due collezionisti francesi che hanno guidato il loro vecchio Berliet GLC da Toulouse fino a Bollengo.



Caterpillar D7

Oltre cento anni fa la Caterpillar produsse il primo trattore cingolato mosso da un motore a benzina.



La Caterpillar Inc. è un'azienda americana con sede a Peoria in Illinois, Caterpillar chiamata anche semplicemente CAT, è il più grande produttore del mondo di veicoli e macchinari da cantiere per costruzione e per il settore estrattivo minerario, nonché leader nella costruzione di motori diesel, motori e turbine a gas. Famosa per i suoi prodotti caratterizzati dal tipico colore giallo, la Caterpillar da più di 80 anni, contribuisce a costruire l'infrastruttura del mondo ed in collaborazione con la propria rete mondiale di concessionari, conduce per mano un cambiamento positivo e sostenibile in ogni continente. Azienda con un fatturato di quasi quaranta miliardi di dollari l'anno, la Caterpillar è un leader tecnologico e il produttore principale di macchine per attività di costruzione ed estrazione mineraria, motori diesel e a gas naturale, e turbine industriali a gas. Circa la metà del fatturato complessivo è generato da clienti fuori degli Stati Uniti, assicurando la posizione della Caterpillar come produttore internazionale e principale azienda USA nelle esportazioni.

La reputazione di integrità di cui gode la Caterpillar è parte fondamentale della propria storia fin da quando nel 1890 gli agronomi Benjamin Holt e Daniel Best, poi fondatori dell'azienda sperimentano vari tipi di trattore a vapore per usi agricoli, operando

separatamente, in aziende separate perseguendo però un unico fine, riuscire quanto meglio a meccanizzare il lavoro nei campi. Nel 1904 viene prodotto il primo trattore cingolato a vapore costruito da Holt, nel 1907 viene prodotto il primo trattore cingolato a benzina. Durante la prima guerra mondiale i trattori cingolati "Caterpillar®" costruiti da Holt vengono usati dalle forze alleate nella prima guerra mondiale. Nel 1925 si ha la fusione tra Holt Manufacturing Company e C. L. Best Tractor Co. per formare Caterpillar Tractor Co.

Da allora l'azienda americana ha avuto un continuo crescendo tecnologico e quindi commerciale, sempre legato ai propri trattori cingolati gialli. Nel 1931 il primo trattore Diesel Sixty esce dalla linea di assemblaggio dello stabilimento di East Peoria, Illinois, nuova sorgente di trattori cingolati, da allora nel giro di pochi anni la linea di prodotti Caterpillar che include motor grader, elevatori, screper, aratri per terrazzamento e gruppi elettrogeni sarà mossa da motori diesel. Proprio basandosi sulla robustezza di questi trattori e sull'efficienza dei motori diesel che li muovevano, che un gruppo di lavoro voluto dall'allora "ministero delle risorse interne" formato da tecnici del settore minerario decisero nel lontano 1938 di acquistare due trattori cingolati Caterpillar tipo D7 da utilizzare nei campi petroliferi dalla SPI sull'appennino parmense.

Nel 1939 i due D7 arrivarono al porto di Livorno, e dopo un rocambolesco viaggio lungo le polverose strade dell'epoca, su e giù per i tornanti della camionale della Cisa giunsero a Vallezza a pochi chilometri da Fornovo.

La SPI, Società Petrolifera Italiana, successivamente confluita nella Snam, in realtà di giacimenti di petrolio riuscì a sfruttarne ben pochi, in compenso sfruttò a lungo i giacimenti di metano, ed i cantieri di trivellazione nella zona di Fornovo(PR), andarono avanti per anni ed al loro interno i fidi Caterpillar D7 utilizzati per livellare i terreni, per trainare i rimorchi su cui erano caricate le testate piuttosto che le colonne o i

compressori impiegati per trivellare e successivamente sfruttare i giacimenti.

Negli anni sessanta, i giacimenti non vennero più sfruttati perché ritenuti economicamente non competitivi rispetto a quelli della bassa padana, quindi i cantieri vennero chiusi e le attrezzature al loro interno alienate. I Caterpillar furono venduti ad un commerciante di rottami la cui azienda aveva sede nell'immediata periferia parmense, di uno si sono perse le tracce, mentre il protagonista del nostro servizio, caricato sul cassone di un vecchio camion Fiat fece da insegna all'azienda del "rottamaio" per trenta anni. Si sa, le città crescono, i campi delle periferie presto si trasformano in urbanizzazioni massicce, così che un bel giorno il Caterpillar D7 si trova circondato da palazzi e provoca intralcio.



I funzionari dell'ufficio tecnico decidono di provvederne la demolizione, ma per farlo finire tra le fauci della fiamma ossidrica è necessario scaricarlo dal cassone del vecchio autocarro che gli fa da piedistallo, quindi per effettuare lo "scarico" serve una grande gru, ed è qui che come in nel finale a sorpresa di ogni fiaba che si rispetti entra in scena un cavaliere che in questo caso non è per niente misterioso. Il cavaliere, nel caso aveva un nome ed un cognome, si chiama Piero Giroidini, titolare di un'azienda di trasporti eccezionali del parmense "per mestiere", ma appassionato collezionista di trattori d'epoca "per passione", che quando si è trovato di fronte al cingolato non ha saputo resistere alla tentazione ed attraverso un complicato disbrigo di pratiche burocratiche ha acquistato il trattore che invece di finire in fonderia, ha presto trovato

spazio nel suo garage.

Il trattore è stato completamente smontato, ricondizionato in ogni sua parte, operazione effettuata con qualche difficoltà, in particolare nel reperire alcune parti di ricambio ormai introvabili, così il D7 ha ritrovato il suo



completo splendore all'età di settanta anni, come lifting non è male!

Abbiamo avuto modo di provare il trattore in campo, compiendo un'operazione abbastanza usuale, sarà capitato a molti gli agricoltori di rimorchiare qualche sventurato impantanatosi in una strada fangosa, ebbene il Caterpillar è un trattore grande quindi lo abbiamo usato per trarre d'impaccio un grande veicolo, un'autoarticolato bloccato nella neve. Aperto il garage il trattore fa bella mostra di se, ostentando imponenza, quasi ci si sente in soggezione, ma avvicinarsi è indispensabile,



bisogna provvederne l'avviamento, operazione che avviene con l'ausilio di un piccolo motore bicilindrico Hyster a benzina con avviamento a manovella, la cui messa in moto è alquanto laboriosa.



manovrate in contemporanea all'azionamento dei freni a pedali provvedono a far sterzare il trattore.

Tutto sommato manovrare il Caterpillar non è meno semplice che l'utilizzo di un piccolo trattore a cingoli di vecchia concezione, ma la differenza si fa evidente, quando agganciata la catena al gancio di traino, si lascia la frizione ed il trattore inizia a tirare. Il motore ha una coppia così bassa

Si procede all'avviamento aprendo lo starter e regolando l'anticipo, il motore a benzina gira a regime costante, quindi viene collegato con una frizione meccanica al quattro cilindri diesel che emette un sommesso borbottio ed inizia a girare al minimo. In un istante il rombo greve del diesel copre il grido ruggente del piccolo bicilindrico d'avviamento, e quasi come a segnare un passaggio di consegne si spegne il motorino d'avviamento ed il diesel prende a girare con una lentezza tale da farci subito rendere conto che ci si trova di fronte ad un motore la cui concezione ci è lontana più di mezzo secolo.

che anche se quasi non lo si sente girare tira subito con dolcezza, ma quando si va a fondo con la leva dell'acceleratore il borbottio diventa un rabbioso rumore e di tanto in tanto dal tubo di scarico esce anche qualche lingua di fuoco.

Il trattore si toglie d'impaccio senza grossi problemi, e con se il pesante carico a rimorchio, la prova è stata un successo, dopo tanti anni il Caterpillar ha saputo essere nuovamente il fedele compagno di lavoro di un tempo.

Regolato anticipo, regolata la mandata della pompa di iniezione, con la leva dell'acceleratore appena spinta in avanti, il motore gira così lentamente che guardando le pale dell'enorme ventilatore si possono quasi contare i giri. Seduti al posto di guida l'unico strumento che da segni di vita è il manometro della pressione dell'olio che grazie alla perfetta condizione del motore si è spostato verso il fondo scala superiore, ci si trova davanti la leva della frizione, la leva del cambio, e tra le mani le lunghissime leve delle frizioni, che



PROGRAMMA MANIFESTAZIONI 2020



27 Settembre: Giornata nazionale del veicolo storico - Ivrea



24 Ottobre: Sessione di omologazione ASI



15 Novembre: Raduno di chiusura con pranzo

12 Dicembre: Scambio degli Auguri (in sede)

PARTECIPAZIONI A RADUNI NON ORGANIZZATI DAL NOSTRO CLUB

20 Settembre: Raduno della Nocciola - Odalengo Piccolo - Frinco (AL)

4 Ottobre: 2° Raduno Auto, Moto, Trattori - Pavone Can.se

11 Ottobre: Raduno Sagra del Canestrello - Rondissone (TO)

11 Ottobre: Raduno del Tartufo - Lago di Codana - Montiglio M.to (AT)

25 Ottobre: Raduno della Vendemmia - Piagera di Gabiano (AL)

INSIEME CE LA FAREMO!

L'evento di **mediolanum** BANCA in partnership con



**MEDIOLANUM SOSTIENE
GLI OSPEDALI ITALIANI
CONTRO IL COVID-19.**

CONTRIBUISCI ANCHE TU

IBAN

IT97003062342100000001901901

**INTESTATO A BANCA MEDIOLANUM
CAUSALE EMERGENZA CORONAVIRUS**



Sistema Socio Sanitario



ASST Fatebenefratelli Sacco



Canon
EOS-1
D



Canon

you can