

La ruota motrice

PERIODICO DEL CLUB RUOTE STORICHE IN CANAVESE

N. 4 Luglio 2020



In questo numero

Conservare è meglio Tourist Trophy:
... che restaurare

la legenda diventa virtuale

Strada dell'India
museo all'aperto







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
Ferrari Testarossa



Il motorismo storico è un comparto importante per il nostro paese, aggrega alcune centinaia di migliaia di appassionati e conta decine di migliaia di piccole aziende che occupano maestranze di elevata professionalità. In termini sociali ed economici è un importante volano, capace di essere un indotto di rilevante spessore per il settore del turismo, basti pensare a tutti gli eventi organizzati in Italia che attraggono appassionati dall'estero. Il motorismo d'epoca è una forma di associazionismo e quanto finalizzata allo sviluppo di un modello sostenibile, uno strumento di crescita della cultura collettiva, capace di amalgamare gli animi dei singoli e gettare le basi di un futuro comune. Non possiamo trascurare che il post-covid ha aperto ad un nuovo scenario e probabilmente a dei cambiamenti radicali del mondo dell'associazionismo automobilistico.

Esso rappresenta il ritorno alla vita "normale", non solo a livello simbolico, ma come reale e tangibile mezzo per tornare negli spazi della socialità. Siamo pronti a questo cambiamento e stiamo lavorando per far emergere il suo ruolo imprescindibile e fondamentale determinante a costruire ambienti ed esperienze di inclusione, partecipazione e consapevolezza civica. Il nostro sodalizio è uno dei tasselli di questo sistema desidero quindi invitare i soci a riprendere la vita sociale guidando auto e moto d'epoca verso le mete più ambite.

Consapevole dell'importante ruolo sociale del Club, vi ricordo che ad agosto il riaprirà il primo ed il terzo giovedì del mese per facilitare la gestione delle pratiche, pur essendo vietata ogni forma di assembramento, l'uso obbligatorio della mascherina ed il distanziamento sociale. Il nostro piccolo sforzo per andare nella direzione del ritorno alla normalità.

Il periodo delle ferie estive è alle porte, augurando buone vacanze a Voi ed alle Vostre famiglie, vi invito a leggere il numero di Luglio della Ruota Motrice, mentre dalla meta delle Vostre vacanze farete pausa, tra la scrittura di una cartolina e l'altra.

Pierfranco Lodesani



Come restaurare auto e moto storiche

L'impegno di acquistare un'auto oppure una moto da restaurare presuppone una riflessione e magari necessita la competenza di potersi approcciare a un lavoro che talvolta si può rivelare anche lungo e difficile.



Una volta acquistata un'auto da restaurare quali sono i passi da compiere per poterla riportare a fasti degli anni d'oro e farla sfrecciare lucida per le strade?

La prima cosa da considerare quando ci si vuole approcciare al restauro di un'auto o moto storica è lo stato del motore. Rimane difficile pensare di trovare una vettura con un motore perfettamente funzionante a meno che non sia già stato effettuato il restauro. Quindi il propulsore sarà sicuramente da sistemare per funzionare bene. L'argomento si complica quando è necessario reperire pezzi rari o introvabili. Una delle soluzioni migliori in questo caso è valutare la compatibilità di altri ricambi o fare una ricerca su quale altro modello di auto degli stessi anni montava pezzi compatibili. In questo senso la tecnologia può dare una grossa mano ed internet in prima linea. Esistono non solo numerosi siti di compravendita di ricambi ed accessori per le auto e per le moto con qualche anno in più, ma esistono anche numerosi forum dove gli appassionati possono ritrovarsi virtualmente e discutere di qualsiasi argomento inerente le auto e le moto. Gli annunci privati poi, si rivelano una fonte abbastanza importante di approvvigionamento di qualsiasi ricambio o accessorio inerente il restauro di un'auto storica. Non sono mai da

sottovalutare e dentro qualche annuncio si può nascondere proprio ciò di cui si necessita. In molti casi si deve scendere a compromessi e valutare qualche modifica rispetto alle condizioni originali dettata dalla difficoltà di reperimento di determinate parti; questo si scontra con quella parte di filosofia più purista del restauro che vuole solo parti originali in fase di lavorazione. In casi estremi si può valutare di cambiare l'intero motore se questo non si presenta in condizioni ottimali al recupero e talvolta si rivela una delle scelte vincenti che si possono fare. Bisogna valutare bene poi se il lavoro di restauro è possibile farlo da soli o affidarsi a dei professionisti del settore. Rimane chiaro che i costi per l'operazione lieviteranno parecchio ma si avrà la garanzia di un risultato finale ottimale.

Quando è possibile svolgere da soli il lavoro di restauro di un'auto o di una moto storica?

Sicuramente in quei casi meno gravi per cui non sono necessari interventi profondi al motore, all'assetto o su altre parti che necessitano di attrezzatura professionale, una su tutti il ponte per sollevare l'auto oppure il cavalletto per sollevare la motocicletta.

Quanto costa il restauro?

Questa è una di quelle difficili domande a cui trovare una risposta adeguata. Il restauro ha costi assolutamente variabili che dipendono da numerosi punti di vista e dallo stato dell'auto all'inizio dei lavori. Un'auto che non necessita di alcun intervento alla carrozzeria, ma solo di una sistemata al motore e poco altro negli interni sicuramente comporterà costi minori rispetto a un modello magari da trattare nella carrozzeria e riverniciare per intero. Cosa che influenza tantissimo il costo del restauro di un'auto o della moto sono la sua marca e il suo modello, da loro dipendono i costi dei pezzi necessari, quanto più un modello sarà raro e particolare tanto più i ricambi saliranno di prezzo e, nello stesso tempo, diventeranno anche più rari da recuperare. La valutazione del costo del restauro lo lasciamo all'appassionato che ha portato a termine il lavoro, ricordando che le cose che si desiderano davvero non hanno prezzo

Il collezionista: colui che custodisce la storia dell'automobilismo d'epoca

La gioia e la fierezza con cui ogni collezionista racconta la propria invidiabile collezione ci fa capire l'amore viscerale che lo lega ai suoi gioielli.

Ogni auto ha una storia da raccontare ma è la storia quella che interessa di più il collezionismo, che speriamo diffonda sempre più il suo significato profondo. Collezionare auto d'epoca vuol dire mantenere vivo un pezzo di storia d'Italia. Il collezionista regala alle auto una nuova giovinezza e interpretano nuovi ruoli e nuove storie. Usarle ogni giorno, come auto normali, quando minaccia brutto tempo o grandine ovviamente lasciarle al riparo. Ma sono le avventure straordinarie che ci fanno comprendere la bellezza e la ricchezza di una tradizione. La storia, quella delle auto è ancora più importante perché narra non solo il valore dell'industria meccanica e del design italiano, ma anche dell'influenza che essa ha esercitato nei confronti delle mode e dei costumi degli italiani. Proprio parlando della motorizzazione

di massa, quindi dell'usanza propria degli italiani di abbandonare i mezzi fino ad allora utilizzati, è inevitabile raccontare la storia di un'auto che appartiene alla stessa famiglia da quasi settanta anni e da quasi settanta anni accompagna i suoi occupanti sulle strade del canavese.

La Lancia Ardea IV serie dei Molinaro fa parte della famiglia, per questo ne parleremo come fosse un essere umano, quanto tale è nata nel 1951 a Torino, nello stabilimento Lancia di via Caraglio ed appena poté muovere le ruote si trasferì nella campagna pavese dove un ricco agricoltore la utilizzò per muoversi tra le sue risaie. Poco dopo, la sostituì con un'altra auto nuova e la vendette.



La guerra è finita da pochi anni, siamo in piena fase di ricostruzione Carlo Molinaro all'epoca era falegname ed aveva necessità di avere un camioncino per effettuare le consegne dei serramenti che costruiva. Decise di trasformare in autocarro la Lancia Augusta che fino ad allora aveva accompagnato lui e la famiglia ed acquistò un'auto seminuova.

L'Ardea cambiò vita e si trasferì in una località più salubre, abbandonò le umide risaie del pavese per trasferirsi in una ridente località del canavese, San Carlo diventando della famiglia Molinaro. Quando Mario il figlio di Carlo, allora adolescente superò l'esame di scuola guida, il padre acquistò una fiammante Appia e l'Ardea divenne l'auto del neopatentato.

Da allora sono passati molti anni, ma la protagonista del nostro servizio non ha più abbandonato il suo garage, accanto a lei hanno trovato posto tante altre auto, ovviamente sempre Lancia ma lei è la regina dell'autorimessa. Oggi Carlo Molinaro, figlio di Mario, la usa per le gite della domenica con la famiglia, conservandola come una vera e propria reliquia.



Quali sorprese ci riserverà il Circus della Formula Uno?

Lo scorso 5 luglio è iniziato il campionato mondiale di Formula 1 edizione 2020. Nella storia della categoria, la 71ª stagione ad assegnare il Campionato Piloti e la 63ª ad assegnare il Campionato Costruttori.

posticipata al 2021, a causa della pandemia di COVID-19. La novità della stagione avrebbe dovuto essere il Gran Premio del Vietnam, terza gara nel sud-est asiatico, dopo il Gran Premio della Malesia, non più presente nel calendario e quello di Singapore. Il Gran Premio del Vietnam si sarebbe dovuto svolgere su un tracciato cittadino, disegnato sulle strade della capitale Hanoi.



L'inizio del campionato, previsto per il 15 marzo col Gran Premio d'Australia, è stato in un primo momento rinviato al weekend successivo col Gran Premio del Bahrein dopo che la Federazione ha deciso di annullare la gara inaugurale della stagione a causa della pandemia di COVID-19, per poi decidere di avviare i motori il 5 luglio col Gran Premio d'Austria in quanto nei mesi successivi molti Gran Premi vengono annullati o posticipati.

Il calendario avrebbe segnato il rientro del Gran Premio d'Olanda, la cui ultima edizione venne disputata nel 1985; la gara avrebbe dovuto svolgersi sul tradizionale e rinnovato circuito di Zandvoort, che ha ospitato tutte le edizioni titolate del Gran Premio, ma viene

Per sopperire alla riduzione del numero di gare, dovuta alla pandemia, è previsto che due gran premi siano ripetuti sugli stessi circuiti, cambiando però denominazione rispetto alla gara già inserita nel calendario: il Gran Premio di Stiria (dal nome del land austriaco ove ha sede la pista), disputato al Red Bull Ring nel weekend successivo al già previsto Gran Premio d'Austria, e il Gran Premio del 70° Anniversario, che si svolgerà sul circuito di Silverstone nel weekend successivo al Gran Premio di Gran Bretagna. Il nome è attribuito in onore dell'anniversario festeggiato dal campionato mondiale, che svolse la sua prima gara proprio sul circuito britannico. Per la prima volta due circuiti



parti metalliche. Le condotte dei freni non potranno più essere disegnate da strutture esterne alle scuderie. La quantità di carburante esterna rispetto al serbatoio sarà ridotta da 1 litro a 250 ml, mentre il consumo d'olio massimo consentito diminuirà da 600 a 300 grammi per 100 km; ridotti anche gli aiuti alla guida al momento della partenza.

Anche il Regolamento

ospiteranno due gare, aventi valore come prove del campionato mondiale di Formula 1, nella stessa stagione. L'ultimo tracciato ad ospitare più gare con vetture di Formula 1, nello stesso anno, fu il circuito di Brands Hatch, che ospitò, nel 1982, due prove del campionato britannico di Formula 1, oltre che il Gran Premio di Gran Bretagna, prova valida per il campionato mondiale. **Alcune significative modifiche segneranno il Regolamento Tecnico 2020.** Le scuderie saranno autorizzate a utilizzare una MGU-K in più per ciascuna vettura rispetto al 2019, per compensare il più alto numero di gare previste durante la stagione. Al fine di ridurre il rischio di forature, gli alettoni anteriori, nella parte terminale di 50 mm, non potranno contenere

Sportivo 2020 ha subito alcune modifiche rispetto lo scorso anno. I piloti che partecipano alle sessioni di prove libere, senza essere piloti titolari, possono accumulare punti per l'ottenimento della superlicenza FIA, in ragione di un punto per ogni 100 km percorsi, a condizione che non commettano infrazioni alla guida. Il limite massimo di punti che possono essere raccolti in una singola stagione è di 10. Le regole relative alla partenza anticipata e al ritardo dal sollevamento della monoposto dai cavalletti saranno rese meno rigide, in quanto viene data maggiore elasticità ai commissari nel comminare le ammende.

Per la Scuderia del Cavallino, il campionato non è partito con esaltanti risultati, anche se il

rosso Ferrari è il colore degli italiani, dopo le prime gare le bandiere più che sventolare sono issate a mezz'asta, ma questo non ci impedisce di avere sempre nel nostro cuore, un cavallino rampante.



Ferrari Testarossa

La Ferrari Testarossa venne presentata in un parterre d'eccezione, ai piedi della Torre Eiffel in occasione del Salone dell'automobile di Parigi del 1984. La berlina si affermò presto come l'erede della 512 BB della quale conservava la meccanica. Nelle diverse versioni fu prodotta dal 1984 al 1996.

La vettura, con la sua linea, opera di Pininfarina, è caratterizzata dalla coda notevolmente allargata, caratterizzata dalla grossa fanaleria di foggia rettangolare dissimulata dalla presenza di una fitta serie di barre orizzontali dipinte di nero e dalle grandi griglie laterali, suscitò fin dalla presentazione ampi consensi e qualche critica. Qualcuno la considera persino eccessiva, più vicina all'ostentazione Lamborghini che all'eleganza Ferrari.

Gli interni, lussuosamente rifiniti, non fanno mancare nulla al guidatore e nemmeno al passeggero.

In origine la Ferrari Testarossa disponeva di un solo specchietto retrovisore, molto sporgente, e curiosamente situato sulla mezzzeria del montante sinistro del parabrezza, allo scopo di migliorare la scarsissima visibilità posteriore, che era ostacolata dalla presenza della larga e massiccia coda; tale collocazione non era, in effetti, particolarmente elegante, per cui, a partire dall'anno 1987 si passò ad una soluzione più tradizionale, consistente nell'adozione di due specchietti, situati alla base dei montanti e non in prossimità della loro mezzzeria.

La meccanica mutuata dal modello precedente, è stata affinata: il 12 cilindri a V di

180° di 4 942 cm³ beneficia di una nuova testata a 4 valvole per cilindro ed eroga una potenza di 390 CV. Il motore 12 cilindri contrapposti poteva spingere l'auto alla velocità di oltre 290 km/h.

La Testarossa originaria rimase in produzione fino al 1996, durante il suo ciclo produttivo vennero apportate alcune modifiche ad alcuni dettagli, ai cerchi delle ruote e alle dotazioni di bordo. Complessivamente sono stati prodotti 7177 esemplari.

Nel 1989, per adeguarsi alla normativa antinquinamento, la Testarossa venne dotata



di marmitta catalitica, con conseguente calo di potenza a 380 CV.

La Ferrari produsse un modello unico in versione spider per l'avvocato Gianni Agnelli.



Le Ferrari Testarossa dei soci Antonio Genestrone ed Isotta Catalano



Abbiamo voluto dedicare spazio alle Ferrari dei soci Genestrone e Catalano, due auto recentemente omologate ASI, titolo che certifica la loro originalità. Accumunate dal colore rosso, la Ferrari di Genestrone ha l'interno in pelle nero, si tratta di un modello nato per il mercato europeo, conserva il fascino di un'auto che ha segnato la storia della produzione di Maranello. Antonio Genestrone animato da una grande passione per le auto, decise di acquistare una Ferrari Testarossa all'indomani di un Gran Premio di Montecarlo, dominato dalle "Rosse di Maranello". "Il meccanismo che fece scattare la molla, fu il rumore del motore 12

cilindri", ci ha raccontato il sig. Antonio, *"appena mi capitò l'occasione decisi di acquistare una Testarossa, Ferrari più di ogni altra nella meccanica, mentre così diversa dalle altre auto di Maranello nella linea".* *"Proprio la linea della parte posteriore voluta da Ferrari e disegnata da Pininfarina, per trovare posto ai radiatori, assume volumi particolari"* ha concluso Genestrone.

La Ferrari di Isotta Catalano era destinata al mercato nord americano, è stata acquistata dal padre Giuseppe, che l'ha scelta per la sua linea accattivante e fuori dagli schemi. Ha l'interno in pelle bicolore marrone e beige con cinture di sicurezza con pretensionatore automatico. L'auto, pur avendo la livrea simile alla versione destinata al mercato europeo, si distingue per i mozzi delle ruote monodado,



per i catadiotri laterali che assolvono la funzione di indicatori di direzione e per il terzo stop centrale, questi ultimi, accessori indispensabili per adeguare l'auto alle restrittive normative imposte dal codice della strada statunitense. La Testarossa di Isotta Catalano è anche equipaggiata con climatizzatore automatico, un accessorio utile a migliorare il confort di viaggio.

Non ci resta che accompagnarvi in un viaggio virtuale lungo le strade del canavese per godersi la strada e la musica del V12 .



Le Ferrari Testarossa della serie “Miami Vice”

Nella serie Miami Vice (1984-1989), i due detective protagonisti, interpretati da Don Johnson e Philip Michael Thomas, guidano una Ferrari Testarossa di colore bianco. La vettura venne adottata all'inizio della terza stagione della serie (episodio "La guerra di Stone"), in sostituzione della precedente

replica, su base Corvette, della Ferrari 365 GTS/4 e fu fornita alla produzione in due esemplari. Le due Testarossa, donate dalla Ferrari per far cessare ogni questione circa l'utilizzo in una serie televisiva di grande successo di un falso esemplare di Daytona, erano originariamente di colore nero, come

suggeriscono anche gli interni chiari, non disponibili con verniciatura esterna bianca. Fu il regista Michael Mann a farle ridipingere in bianco, per ottenere maggior contrasto nelle numerose scene in notturna. Uno degli esemplari appare nella livrea originale nell'episodio "Gli irlandesi", primo della terza stagione.



SCAT, “Società Ceirano Automobili Torino”

Giovanni Ceirano, dopo aver fondato nel 1904 la Giovanni Ceirano Junior lasciò questa azienda per costituire il 26 luglio 1906 la S.C.A.T. “Società Ceirano Automobili Torino”, della quale assunse l’incarico di Amministratore Delegato. Lo stabilimento sorgeva in via Madama Cristina angolo corso Raffaello. Iniziò da qui un’altra avventura industriale automobilistica torinese.

Le buone attrezzature tecniche e la florida situazione finanziaria permisero alla Società di superare senza gravi inconvenienti la crisi del 1907, tanto che nello stesso anno il capitale iniziale di 600.000 lire è aumentato a Lire 700.000. Alla fine del primo anno di attività furono prodotte un centinaio di vetture. Caratteristica di rilievo di questi modelli, la trasmissione cardanica, che continuò poi ad essere presente su tutta la produzione Scat. A partire dal 1910 le caratteristiche tecniche si diversificano maggiormente. Ai modelli base si affiancarono altri di maggiore cilindrata e sono preparate anche versioni con prestazioni marcatamente sportive. La Casa si aggiudica le edizioni 1911 e 1912 della targa Florio, piloti rispettivamente Ernesto Ceirano (figlio di Giovanni) e Snipe. Lo stesso Ernesto, sempre su SCAT, vinse poi la Targa Florio 1914 e la Parma – Poggio di Berceto. Dal 1912 al 1915 venne messa in produzione la tipo corsa, denominato 60/75 HP, con valvole in testa e asse a camme in testa, che non conseguì affermazioni di particolare rilievo, salvo il



secondo posto alla Coppa Florio del 1914. L’incremento della produzione rese inadeguato lo stabilimento di via Madama Cristina, la produzione fu trasferita in corso Francia. Nel nuovo sito produttivo lavoravano all’inizio del 1914, seicento dipendenti. L’anno successivo, con l’entrata in guerra dell’Italia, iniziò la produzione di veicoli industriali per impieghi bellici e furono avviati gli studi per la costruzione di motori aeronautici su licenza Hispano Suiza. Circostanza non fortuita, poiché nel 1917 Giovanni Ceirano cedette il suo pacchetto azionario e quindi la conduzione della Società, ad un Gruppo finanziario francese licenziatario dei motori Hispano. Come conseguenza, la produzione automobilistica cessò completamente e riprese solo al termine della guerra. Nel 1918 Giovanni Ceirano lasciò la SCAT per fondare nel 1919, insieme al figlio Ernesto, la Giovanni Ceirano che





entrò in concorrenza con la stessa SCAT, avvantaggiandosi inoltre del fatto che la clientela dimostrava di preferire le sue vetture. Successivamente Ceirano riuscì a disporre della maggioranza delle azioni SCAT, ciò che gli permise di mirare alla fusione delle due Società.



Questo avvenne nell'agosto 1923 e nel dicembre dello stesso anno la Ceirano fu posta in liquidazione cedendo il proprio marchio alla SCAT, la cui assemblea sanziona poi questo provvedimento il 30 marzo 1925. Le autovetture vennero prodotte sotto la denominazione "SCAT-Marca Ceirano" ma più semplicemente vennero più semplicemente chiamate con quest'ultimo nome. Nel 1925 venne avviata la produzione del modello 150, denominato Ceiranina, con carrozzeria disegnata da Candido Viberti. Il crollo delle esportazioni, verificatosi nel 1929, creò problemi alla Società tanto da indurla ad aderire al Consortium Fiat per la produzione di veicoli industriali rinunciando a continuare la costruzione delle vetture.

Una delle più rappresentative SCAT è la 12-16 HP; costruita tra il 1906 e il 1909, mossa da un 4 cilindri verticale biblocco, da 4398 cc 100x140 la cui potenza poteva variare da 15-20 HP, con cambio trasversale a 3 marce. Il dispositivo d'avviamento piezoelettrico ed il raffreddamento del motore ottenuto con il volano che fungeva da ventola furono le peculiarità tecniche di questo modello.



L'emergenza Coronavirus non fa sconti nemmeno al TT



Nemmeno ad una competizione centenaria e leggendaria come il Tourist Trophy è rimasta indenne dall'emergenza Covid-19. L'edizione 2020 della gara è stata ufficialmente cancellata dalle autorità locali. Il Consiglio dei Ministri e le autorità locali hanno comunicato, con largo anticipo, la decisione di cancellare il TT 2020, originariamente in programma dal 30 maggio al 13 giugno prossimi.

Il Tourist Trophy, solitamente abbreviato in TT è una corsa motociclistica che si corre, solitamente la prima settimana di giugno, sul circuito stradale dello Snaefell Mountain Course, circuito di 60,720 chilometri (37,730 miglia) sull'isola di Man. Nei primi anni del Novecento vi era una gara per automobili, ma questa venne poi trasferita in territorio britannico. Dall'anno della sua prima edizione organizzata nel 1907, molte vittime si sono registrate tra i piloti che vi prendevano parte, colpa di una lunghezza di 60,7 km da percorrere tra case, muretti, pali della luce e differenti condizioni climatiche, il tutto da ripetersi per più giri a seconda della categoria.

Il Tourist Trophy fu valido come Gran Premio di Gran Bretagna dalla prima edizione del Motomondiale nel 1949 e fino al 1976, quando venne escluso dal calendario iridato per

l'eccessiva pericolosità del circuito. Dal 1977 al 1990 viene inserito nel calendario del campionato mondiale Formula TT, campionato creato proprio per dare visibilità a questa gara a seguito dell'esclusione dal motomondiale.

“Questa decisione non è stata presa alla leggera”, ha commentato Laurence Skelly, Minister for Enterprise. “Tutte le possibili soluzioni, compreso un rinvio dell'evento, sono state esaminate nel dettaglio. Con la restrizione per i viaggi e per l'accesso dei visitatori all'Isola di Man causa Coronavirus, dovevamo e volevamo prendere una decisione in anticipo. Ci prepariamo ad affrontare una sfida inedita nel contenimento dell'emergenza COVID-19, pertanto la scelta di cancellare il TT 2020 permetterà a tutti di prepararci a questo periodo difficile.”

Il Tourist Trophy, la più famosa delle Road Races, quest'anno non ha avuto luogo. La gara-delle-gare avrebbe dovuto svolgersi dal proprio in questi giorni, ma causa virus è tutto rimandato al 2021. Gli organizzatori del TT hanno seguito la falsariga di F1 e MotoGP, andando a creare l'omonimo evento virtuale. Il gioco è nato con l'aiuto di Nacon e KT Racing, in collaborazione con Isle of Man TT Races.



I creatori del software hanno annunciato l'evento online dal nome TT Ride on the Edge 2020: si svolgerà con la piattaforma TT Isle of Man – Ride on The Edge.

Hanno potuto partecipare i videogiocatori di tutto il mondo, che si sono lanciati virtualmente sui 60,6 chilometri del Mountain Circuit utilizzando TT Isle of Man – Ride on the Edge 2 sia su PlayStation 4 che su PC. L'evento ha avuto uno svolgimento simile alle selezioni svolte da Dorna per il Mondiale @Sport, composto da 3 round: dal 13 al 17 giugno, le qualificazioni aperte a tutti sul virtuale Circuito d'Irlanda per selezionare i migliori 50. Dal 20 al 22 giugno, un Time Attack sul giro di pista dell'Isola di Man, dove sono stati selezionati i

migliori dieci. Il 25 giugno, abbiamo in vece assistito alla sfida finale per vincere il Senior TT, sulla lunghezza di sei giri, la stessa della sfida vera. L'Isola di Man non ha fatto sconti a nessuno, neanche in modalità virtuale.

Oltre alla gloria, sono stati messi in palio interessanti premi: il primo classificato ha vinto un viaggio per due persone al Tourist Trophy sull'Isola di Man nel 2021, con la possibilità di vivere dal vivo l'esperienza del TT. Potrà assistere alle gare ed incontrare i piloti. Il secondo classificato, invece, ha

vinto un casco ufficiale in edizione limitata TT 2020 Arai.

Ed i piloti veri? In gara anche loro: al 6 al 13 giugno si sono sfidate otto squadre composte da piloti reali che sarebbero stati al via del TT, insieme a degli @Rider professionisti; si sono dati battaglia all'interno del programma "TT Lock-in" ideato dagli organizzatori per riempire l'assenza della più celebre Road Race. Davey Todd, Conor Cummins e Peter Hickman sono alcuni dei grandi nomi che si sono sfidati lungo le virtuali strade dell'Isola di Man cercando di portare a casa la vittoria della prima "Virtual TT powered by Motul", ossia l'omonima Road Race @ Sportiva.



Guzzi Ercolino: un piccolo motocarro per grandi lavori



Il motocarro, talvolta denominato mototriciclo è un veicolo a tre ruote la cui parte anteriore o posteriore è generalmente derivata dalla meccanica di una motocicletta o di un ciclomotore mentre la parte opposta, detta cassone, consiste in un piano di carico o in vano chiuso per il trasporto di merci. In quest'ultimo caso, il motocarro viene anche denominato motofurgone.

In Italia i motocarri con cilindrata fino a 50 cm³, commercialmente denominati ciclocarri, sono assimilati ai ciclomotori e possono quindi essere guidati a 14 anni con la patente AM; ai motocarri con cilindrata fino a 499 centimetri cubi è preclusa la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.

I primi veicoli di questo tipo dei quali si abbia notizia furono realizzati in Danimarca alla fine del XIX secolo, dotati di propulsione elettrica, mentre il primo motocarro di derivazione motociclistica prodotto industrialmente è attribuito alla casa statunitense Indian che, nel 1908, realizzò un piccolo furgone a tre ruote, utilizzando il retrotreno della sua monocilindrica da 500 cm³ e posizionando il cassone all'anteriore. Il modello fu subito adottato da molti venditori ambulanti di hot dog e di gelati.

La grande diffusione del motocarro in Europa ha avuto inizio negli anni trenta, durante i quali ha conosciuto molteplici impieghi civili e militari, fino a divenire uno dei principali mezzi di trasporto utilizzati per la ricostruzione negli anni successivi alla seconda guerra mondiale.

Nel settore dei motocarri, la produzione italiana è stata certamente la più vasta e significativa. Ciò in ragione della grande semplicità costruttiva, dell'economia d'impiego e, ancor più, della particolare conformazione urbanistica di molti centri abitati del Belpaese che, seguendo l'originario impianto medievale, sono spesso caratterizzati da strade strette e tortuose, dove le ridotte dimensioni e l'agilità di manovra del motocarro risultarono particolarmente utili.

Il primo motocarro italiano fu prodotto dalla MAS, nel 1924, su progetto dell'ingegnere Alberico Seiling, fondatore dell'azienda. Nel giro di pochi anni, molte case motociclistiche avevano in listino modelli di motocarro, comprese la Gilera e la Moto Guzzi, pioniera nel campo sin dal 1928 con il "modello 107".

Ulteriore impulso all'uso del veicolo venne dalla grande depressione del 1929 e poi dall'assedio societario del 1936, meglio noto come "inique sanzioni", che facevano propendere gli acquirenti verso mezzi dal contenuto consumo di carburante o con propulsione alternativa. Nacquero così varie aziende motociclistiche dedite esclusivamente alla costruzione di motocarri, come la milanese F.B. nel 1933, destinata a divenire una delle più titolate case del motociclismo sportivo. Seguendo il percorso inverso, nel periodo dell'autarchia, la sportivissima Maserati debuttò nel settore motociclistico progettando un motocarro elettrico, entrato in produzione nel 1938.

Nelle prime versioni l'adattamento della motocicletta si limitava a modifiche nella parte





Nel tempo le varie case costruttrici hanno generalmente preferito produrre modelli a cassone posteriore, sempre più orientandosi verso una struttura telaistica appositamente progettata e distante dal telaio motociclistico. La successiva aggiunta della cabina chiusa per il guidatore, portò al moderno motocarro, più ispirato all'autocarro che alla motocicletta.

Negli anni '30 furono prodotti numerosi nuovi modelli: ad uso sia civile che militare, il Guzzi

anteriore con la sostituzione dell'avantreno a ruota singola con un asse a due ruote, sormontato dal cassone. La soluzione con il cassone anteriore è di gran lunga la più economica, consentendo di utilizzare senza importanti variazioni la parte centrale e posteriore di un motociclo e mantenendo intatto il sistema di trazione. Tale scelta esclude l'onere di ripartire il movimento sulle due ruote posteriori, evitando la costosa complicazione del differenziale. Per contro, è però necessario limitare le dimensioni e la portata del cassone a valori che consentano la visibilità di marcia e un sopportabile sforzo per l'azionamento del manubrio nei cambi direzionali, oltre ad evitare la forte tendenza al ribaltamento in avanti durante le frenate.

Modello 32 nel 1932, il Morini M610 nel 1939 e il Gilera "Mercurio" 500 nel 1940 che avrà larga diffusione rimanendo in produzione sino al 1963; ad uso esclusivamente militare furono prodotti il Benelli 500 M36 nel 1936, il Bianchi Supermil 500 nel 1937, il Moto Guzzi "Trialce" nel 1940 ed il Moto Guzzi "U 600" nel 1942.

Il modello più avanzato d'anteguerra venne realizzato dalla piccola MM di Bologna per l'Esercito Italiano che aveva individuato nel motocarro un mezzo semplice e polivalente per supportare i reparti di fanteria e dei servizi logistici. Nel 1939, in previsione dell'entrata in guerra, era stato bandito un concorso per la fornitura di motocarri, costruiti secondo i parametri stabiliti per l'unificazione dei mezzi militari. La gara d'appalto fu vinta dalla MM

che presentò un avveniristico veicolo, ideato da Mario Mazzetti, con telaio in tubi Mannesmann di grande diametro, cassone posteriore, portata di 18 q, cambio separato Burman-FIAT a 4 marce e retromarcia con riduttore, oltre alla novità della forcella teleidraulica, montata per la prima volta su un motoveicolo italiano. Tuttavia, la vittoria della MM fu dichiarata nulla, perché Mazzetti risultò non essere iscritto al partito fascista.





Nel secondo dopoguerra il motocarro conobbe la massima diffusione in Italia, prodotto in decine di modelli diversi per tecnica e dimensioni, tra i quali ottennero vasto successo i motocarri pesanti "Ercole" Moto Guzzi ed "Ercolino" della Moto Guzzi.

Il modello Ercole apparve nel 1946 e rimase in produzione fino al 1980. Era ancora più pesante dei predecessori, e a causa dell'aumentata capacità di carico, ora c'era una trasmissione aggiuntiva con ingranaggi conici dietro il cambio per rendere possibile l'ingaggio di un cardano. Il motore Serie V ora aveva cinque marce avanti più la retro. Vi era il raffreddamento forzato. La portata frattanto raggiungeva i 1500 kg. L'Ercole fu chiaramente migliorato. Le ultime versioni montavano il motore della Falcone e l'avviamento elettrico. Fino al 1960, si poteva avere una cabina di guida, ma a differenza dell'"Edile", non c'era un sedile (ma una sella). La cabina era semplicemente piazzata sopra al motociclo. Anche con la cabina, doveva essere un mezzo piuttosto scomodo, perché il rumore del motore adesso era amplificato dalla cabina stessa. Sebbene fossero installati grandi scudi vicino al motore (fino alle porte), acqua e fango potevano penetrare facilmente. Negli anni furono adottati il sistema di frenatura idraulico, ed un meccanismo di

ribaltamento del cassone che poteva funzionare manualmente o (con un sovrapprezzo) idraulicamente.

Nel 1956 fu presentato il piccolo Ercolino, equipaggiato con il motore da 192 cc del Galletto. Il propulsore era ben adattato, e si giovava di uno specifico sistema di raffreddamento forzato (assente sul motore originario del Galletto). La prima versione aveva le ruote di trazione da 15 pollici e quella anteriore da 14". Nel 1959 furono adottate ruote da 10", con una sezione più larga. L'Ercolino di serie disponeva di avviamento a pedivella, ma era previsto come accessorio l'avviamento elettrico. La portata ordinaria era 350 kg, elevabile a 590 kg negli esemplari dotati di riduttore supplementare a due rapporti. Il prezzo base alla fine degli anni 1950 era 389 000 lire, ma le varianti più costose munite di cabina potevano arrivare a 489 000 lire.

Guidato per più di cinquanta anni dagli operai del Comune di Felino, il protagonista del nostro servizio è stato utilizzato per effettuare le manutenzioni del locale acquedotto, recentemente è stato alienato e quindi acquistato dal titolare di un'azienda di trasporti che ne ha eseguito personalmente il restauro in maniera maniacale, tanto da ottenere l'omologazione ASI di grado più elevato.

India: Viaggio in un Museo a cielo aperto

L'India è veramente un mondo a parte, un paese che non ha nulla a che vedere con la nostra moderna cultura occidentale. L'India è triste, è poverissima, è caotica, le sue strade sono sporche... Tuttavia l'India è anche la pace, la tranquillità, la natura più incontaminata, è felice, è ricca, è la spiritualità, è colore e tantissimi profumi!



L'India sicuramente non è per tutti, visitare questo paese fa un effetto strano, c'è chi la ama da impazzire e ci ritorna appena può, c'è invece chi arriva e dopo due ore vorrebbe già essere da qualche altra parte! L'India o si ama o si odia, di certo non è un posto che lascia indifferenti! Noi vogliamo raccontarvi l'India vista dal posto di guida di un camion, un viaggio da Bombaj a Bangalore, pochi giorni che si sono rivelati un'esperienza indimenticabile. Ho condiviso il viaggio con Rajid giovane autista e con il suo vecchio Tata 1613, sedici tonnellate di peso complessivo e centotrenta cavalli di potenza. Dieci giorni intensi come solo l'India può dare con la sua immensa varietà, passati tra oceano e laghi sacri, tra il deserto e le montagne dell'Himalaya, tra città sante e piccoli villaggi, tra bazaar e mercati vari, tra elefanti, mucche e cammelli, tra templi, forti e palazzi da 1000 e una notte! Sulle strade dell'India si vive veramente un'avventura a 360°, durante la quale può succederti di tutto. Il nostro viaggio sulle strade dell'India è iniziato da Bombaj quando lasciato alle spalle l'aeroporto con uno dei tanti caratteristici taxi gialli e neri, quasi tutti vecchi Fiat 1100 non dotati di tassametro e privi dei finestrini sulle porte posteriori, ci siamo avventurati verso la città. Dal cavalcavia

costruito sopra la stazione ferroviaria di Bombaj si può vedere dall'alto uno scorcio della città e del suo caotico traffico. Incontriamo Rajid in una via nei pressi del magazzino della stazione merci, il camion è circondato da una pletora di ragazzi, che si occupano del carico della merce. In questo paese purtroppo lo sfruttamento del lavoro minorile è una piaga, giovani e giovanissimi sono addetti a mansioni non esasperanti ma comunque impegnative. Una vera e propria catena umana collega il camion al magazzino, con la tecnica del passamano le cassette di legno contenente il pesce essiccato si muovono come se danzassero dal magazzino verso il cassone del camion, sul quale vengono accatastate con cura. Ci viene da



pensare che sia una violazione alle più elementari regole igieniche trasportare derrate alimentari sul cassone di un camion banalmente coperto da un telo, ma dopo aver dato un'occhiata all'interno del magazzino, ci rendiamo conto che la nostra preoccupazione è inutile. Quel grande e fatiscente capannone dove si smistano i prodotti destinati ai negozi di generi alimentari, versa in condizioni igieniche assolutamente precarie, a confronto il cassone del Tata, coperto da un telo è un vero salotto.



davvero unici. Trovarsi alla guida di un camion indiano è un'esperienza curiosa, il camion nella guida è molto simile ai vecchi Mercedes SF, un Tata 1613, 16 tonnellate 130 cavalli, niente altro che un vecchio Mercedes Benz 1613 costruito su licenza dall'azienda indiana, il motore di modesta potenza richiede frequenti cambi di marcia. La frizione servoassistita ed il cambio ZF agevolano in parte l'operazione. Trecento chilometri di strade indiane

Dopo pochi minuti ha inizio il nostro viaggio da Bombay a Bangalore, il camion nonostante sia allestito con un cassone centinato è stato caricato con dieci tonnellate di pesce affumicato, sicuramente da noi ci sarebbe molto da dire dal punto di vista igienico sanitario, invece in India non esistono prescrizioni in merito. Attraversiamo la città, passiamo con il camion attraverso il Devaraja Market, caotico, colorato e divertente. Incensi, essenze, fiori di gelsomino in quantità esagerate, spezie, pile di kumkum, le polveri colorate, frutta perfettamente esposta e quintali e quintali di banane buonissime. I profumi inebriano e si mescolano con l'odore del gasolio bruciato, mentre le urla dei venditori per pubblicizzare la loro merce, si mescolano con il rumore del traffico e ci trasportano in un mondo irreale.

equivalgono ad una eternità, le carreggiate strette obbligano a continui rallentamenti quando si incontrano camion in direzione contraria. In India si circola a sinistra, la guida è a destra, ma viaggiando contromano non si avvertono grossi disagi, se non al momento di attraversare gli incroci dove si deve dare precedenza a chi proviene da sinistra. Seduti al posto di guida si è invece penalizzati dagli appariscenti addobbi interni ed esterni presenti sul camion di Rajid come praticamente su tutti gli altri camion che circolano sulle strade indiane, che di fatto limitano fortemente l'utilizzo degli specchi retrovisori. Dopo altre sei ore di viaggio arriviamo ad Honavar, abbiamo percorso cinquecento cinquanta chilometri, in dieci ore, ormai è sera, ci fermiamo per uno spuntino.

Gradualmente il traffico diminuisce, percorrendo la NH17, dove NH sta per National Highway, lasciamo la città, dopo 4 ore di viaggio il nostro "accompagnatore" chiede di potersi fermare per fare una sosta, ma alla proposta di cedere il volante, non indugia nemmeno un attimo, così dopo il cambio del conducente il camion riparte. La strada nazionale corre lungo la costa, nonostante l'impegno che richiede la guida, si è obbligati a distrarsi frequentemente per ammirare scorci di paesaggio



Lungo la strada ci sono pescatori che vendono il pesce, lo si può acquistare e farlo cucinare nei chioschi vicini. I tiger prawns pescati freschi e cucinati alla griglia sono ottimi, mentre in tutta la regione l'alcool è vietato, ma volendo si può bere birra servita in una teiera con tanto di tazza mug, per mascherare l'abuso!! Anche fumare per strada è vietato, anche se il divieto viene rispettato dai camionisti solo presso le stazioni di servizio, che nei paesi sono aperte fino a notte fonda e riforniscono i veicoli prelevando il carburante da taniche di metallo. Poco dopo avere fatto rifornimento lasciamo la NH 17 ed imbocchiamo la NH 206, in direzione di Bangalore, di notte il traffico diminuisce sensibilmente, i camionisti preferiscono sostare durante la notte, il pericolo costante lungo le strade dell'India è rappresentato dagli animali liberi, spesso si è costretti a brusche



poco efficaci sterzo diretto senza servo assistenza, sospensioni con tanta strada sulle spalle, rendono il parco veicolare indiano, tutto sommato abbastanza pericoloso. Nonostante tutto, il nostro viaggio procede senza intoppi, ci aiutano a stare svegli, i racconti di Rajid, che ci spiega come sia duro il suo lavoro, in India come in ogni altra parte del mondo, riservato a persone di buona volontà ma comunque animate da forte passione. Il nostro compagno di viaggio sognava fin da bambino di poter condurre un camion lungo le strade del suo paese, è così è stato. Il camion che usa lo acquistò il padre nel 1973 e quando Rajid conseguì la patente di guida il padre acquistò un nuovo camion e gli affidò il vecchio Mercedes, un vero monumento viaggiante che ha al suo attivo oltre tre milioni di chilometri. Dopo quattrocento quaranta chilometri ed altre nove ore di viaggio arriviamo a Bangalore, sono le sette della mattina, siamo arrivati con un ora di anticipo rispetto all'orario di apertura del magazzino dove dobbiamo scaricare, giusto il tempo per dare un'occhiata alla città. L'India affascina qualunque turista, ma chi come noi è appassionato di veicoli d'epoca, un viaggio attraverso il paese di Ghandi, equivale alla visita ad un immenso museo a cielo aperto.



frenate per evitare bovini o peggio ancora elefanti che serenamente circolano per strada. Dal punto di vista della sicurezza i camion indiani sono assolutamente inadeguati, freni



Krupp non solo gli eserciti come clienti

La famiglia Krupp è una dinastia tedesca con oltre 400 anni di storia, originaria di Essen, che divenne famosa per la produzione di acciaio e per le fabbriche di munizioni e armamenti. A partire dai primi anni del secolo scorso l'azienda avviò la produzione di autocarri.



mettere in produzione l'unità da 6 cilindri capace di erogare 160 cavalli, così alla Krupp giocarono d'astuzia. Produssero due motori, uno da tre ed uno da due cilindri entrambi diesel due tempi. Il primo da 90 cavalli frangiato al gruppo frizione e collegato al cambio attraverso la trasmissione, il secondo da due cilindri da 60 cavalli accoppiato al primo utilizzando un giunto calettato sull'albero motore. Il Krupp, sulla carta aveva così invece due motori autonomamente azionabili

Krupp è il nome dell'azienda, ma è sinonimo di industria pesante, tanto che Krupp, nel lessico tedesco corrente, è sinonimo di forte. L'azienda iniziò a produrre cannoni in acciaio negli anni 1840, in particolare per gli eserciti di Russia, dell'Impero Ottomano e della Prussia. Dopo che Hitler prese il potere nel 1933, la Krupp divenne l'azienda del riarmo tedesco.

L'industria tedesca nota come abbiamo scritto per la produzione di armamenti pesanti, produsse veicoli utilitari a partire dal 1919 fino al 1963 autobus, fino al 1968 autocarri e fino al 1969 dumper. Tra il 1946 e il 1954, invece del nome "Krupp" il brand assunse il nome di "Southern Works".

Il Titan è stato il modello da 14 tonellate che ha riscosso più successo ed allo stesso tempo doveva essere l'autocarro più potente prodotto in Europa nel 1946, ma più di ogni altra cosa è ricordato per il motore che lo muoveva o meglio per i motori che lo muovevano. Le forze d'occupazione della Germania post bellica, non consentirono di

a due e tre cilindri di fila collegati tra loro. In realtà i motori andavano utilizzati insieme, perché il primo in ordine di marcia azionava il ventilatore del raffreddamento, quindi lasciando spento il due cilindri veniva a mancare il raffreddamento di entrambi. A causa del caratteristico rumore "Kropp Kropp Kropp" i camionisti del tempo erano soliti dire che il Krupp Titan fosse l'unico autocarro a pronunciare il proprio nome. Negli anni successivi il Titan venne dotato di due unità a 3 cilindri 95 cavalli e la potenza nominale salì





per questo all'inizio degli anni sessanta i Krupp furono dotati di motori V8 prodotti dalla casa tedesca su licenza Cummins. Pur essendo invariata la cilindrata, 12,8 litri, la potenza del motore variava a seconda di che modello equipaggiasse da 150 a 250 cavalli. Krupp nel 1959 presentò una nuova generazione di veicoli sul mercato, loro cabine erano molto moderne ed in anticipo sui tempi. I nomi furono cambiati nel modello il numero di codice a tre cifre.

a 190 cavalli e qualche anno più tardi da due unità da 3 e da 4 cilindri sempre a due tempi e la potenza salì a 210 cavalli. La curiosità era il numero dei cilindri, sette in linea, che attribuì al Titan la peculiarità di essere l'unico veicolo ad essere mosso da un motore a sette cilindri. Negli anni successivi la gamma di autocarri Krupp si arricchì, il Titan arrivò ad avere una massa complessiva di 16 tonnellate e vennero messi in produzione un autocarro medio il Mustang da 14 tonnellate ed un autocarro più piccolo, il Bufalo da 10 tonnellate. Pur essendo dotati di alberi controrotanti i motori provocavano significative vibrazioni che determinavano la rottura dell'albero motore,

Nel 1965 Krupp fu il primo costruttore europeo a dotare i autocarri di inclinabile, migliorando l'accessibilità del motore per la manutenzione facilitando così le operazioni di manutenzione e di riparazione. Per i collezionisti e gli appassionati di veicoli d'epoca i camion che portano sulla calandra il caratteristico logo a tre anelli sono veri e propri cult.





Il protagonista del nostro servizio è un Mustan del 1965 con motore V8 Cummins/Krupp da 12,8 litri capace di erogare 185 cavalli. Appartiene ai fratelli Vogele di Sulgen titolari dell'omonima azienda di trasporti di materiali edili. Il Mustang era il camion che normalmente utilizzava Otto Vogele padre degli attuali proprietari e fondatore dell'azienda. Recentemente è stato restaurato con dovizia di particolari non trascurando nemmeno l'installazione sul cruscotto di un autoradio come si usava negli anni sessanta.

Siamo stati sulle alpi svizzere, per provare su strada il camion con agganciato il suo rimorchio.

Senza dubbio l'emozione di sentire il rombo del suo motore è piacevole almeno quanto il suono del corno alpino.



DEMAG Serie D



Combinando la velocità su strada di un veicolo a ruote e le prestazioni di un veicolo cingolato monitorate su una pista di sci di fondo sulle alpi bavaresi, gli ingegneri dell'esercito tedesco nel 1930 iniziarono a pensare alla progettazione e la successiva produzione in serie di una gamma di veicoli semicingolati, cioè dotati di avantreno direzionale come un autoveicolo e muniti di cingolatura al retrotreno. Inizialmente progettato per il trasporto di pezzi d'artiglieria, venne allestito in diverse versioni per fare fronte alla richiesta bellica. Fu previsto la realizzazione di questo semovente in tre taglie per pesi e dimensioni, identificato con il peso massimo rimorchiabile, il più piccolo fu il semicingolato da 1 tonnellata, prodotto dalla Demag AG, attivissima azienda meccanica ancor oggi in attività a Setter nella Ruhr, specializzata nella produzione di gru semoventi. Originariamente per varare i pezzi di artiglieria campale da 37 millimetri, ed i pesanti pezzi di artiglieri contraerea da 75 millimetri, ed i mortai da 150 millimetri in dotazione alla fanteria. Capace però di trainare anche un rimorchio munizioni, il Demag venne ben presto utilizzato per altri scopi. Molto diffusa fu la versione dotata di mitragliatrice Flak 38 da 20 millimetri montata su una piattaforma aperta il cui corpo posteriore era blindato con maglie di acciaio. Numerose furono le versioni di "D" corazzate, con blindatura di spessore variabile da 20 a 37 millimetri a seconda del reparto e quindi dell'impiego a cui veniva destinato il semicingolato.

Alcuni veicoli base furono inoltre allestiti per scopi particolari come ad esempio rivelatore di gas oppure come unità di decontaminazione. Diversi gli allestimenti, ma sempre la stessa architettura, semovente semicingolato, con motore anteriore chiuso sotto un imponente ma tutto sommato elegante cofano, guida arretrata posizionata sulla sinistra, con il conducente ed il capo macchina che prendevano posto nella parte anteriore, la guida riparata da un ampio parabrezza in due sezioni.



Nella parte posteriore trovava posto una squadra di serventi, sei uomini, seduti su due panche disposte in senso longitudinale, sotto le quali erano ricavati due ampi gavoni, necessari a riporre gli zaini dei militari. L'abitacolo del veicolo poteva essere riparato dalle intemperie da una scocca metallica rivestita in tela che si ripiegava verso il basso e da tende da apporre a lato. Il layout del veicolo, tipico per altro della maggior parte dei semicingolati, ha un assale rigido anteriore, che provvede alla parziale direzionalità del mezzo, sul quale sono montati.



Nella parte posteriore, oltre tre quarti della lunghezza totale del telaio, è montato un carro con cuscinetti a rulli, sul quale corrono i cingoli stampati in acciaio con pattini in gomma. I primi prototipi realizzati nel 1934 hanno costituito una vera e propria preserie, il modello in questo caso si chiamava originariamente D2 prima, seconda e terza serie. Successivamente denominati D 4, prodotti a partire dal 1934, vennero assemblati utilizzando motori BMW a sei cilindri benzina tipo 315 e 319, con diverse tarature di potenza da 28 a 45 Hp. Dal 1936 venne prodotta la serie definitiva chiamata prima D6 e dotata di motore Maybach 38 NL sei cilindri, da 3,8 litri capace di erogare 65 Hp a 2900 giri, quindi D7 a partire dal 1939, dotata di motore Maybach HL 42, sempre 6 cilindri, ma più performante, capace di 100 Hp . La produzione andrà avanti fino al 1944, e l'architettura del veicolo resterà invariata, così come il cambio di velocità, automatizzato 7 velocità e 3 retromarce, prodotto in proprio dalla Demag. Il D7 oltre che a Setter è stato costruito su licenza, dalla Mechanische Werke Cottbus in Slesia e dalla succursale austriaca della Saurer Werke di Vienna. Complessivamente ne

sono stati prodotti 17500 esemplari dal 1934 al 1944. La versione oggetto del nostro servizio è un modello tipo D7, esemplare prodotto nel 1942 e dato in dotazione ad un corpo impegnato nelle operazioni belliche in nord africa, che all'indomani della disfatta dell'esercito tedesco passò in mano alle truppe francesi dislocate sull'altra sponda del mediterraneo. Utilizzato dall'Armee fino alla fine degli anni settanta è stato alienato mediante un'asta e venne acquistato da un appassionato di veicoli militari di Milano che dopo avergli fatto varcare le alpi lo ha restaurato in maniera impeccabile, ridandogli una nuova livrea secondo i disegni originale .



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

26 Luglio: Gita in Valchiusella

02 Agosto: Raduno dell'Amicizia - Valpelline (AO)

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**



Ospedale Luigi Sacco
POLO UNIVERSITARIO

Sistema Socio Sanitario



**Regione
Lombardia**

ASST Fatebenefratelli Sacco



mediolanum BANCA
costruita intorno a te

La ruota motrice

Canon
EOS 1D
EOS 1D
EOS 1D



you can