

La ruota motrice

PERIODICO DEL CLUB RUOTE STORICHE IN CANAVESE

N. 5 Ottobre 2020



In questo numero



Harley-Davidson JD

VW Maggiolino un mito a 4 ruote

Antenato del camper Volkswagen Bulli







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
Fiat 501**



Editoriale del Presidente

Care Socie e cari soci,
l'emergenza sanitaria dovuta al Covid 19 ha colpito anche le attività del nostro Club. Già decimate le iniziative alle quali il nostro sodalizio ha preso parte, al fine di non creare situazioni di potenziale pericolo di contagio, ci siamo visti costretti ad annullare anche la seduta di omologazione nazionale organizzata, sotto l'egida di ASI, il 24 ottobre. L'omologazione di una motocicletta che desideriamo usare quanto prima, sfidando le intemperie dell'inverno, piuttosto che l'omologazione di un'automobile storica, al restauro della quale da anni dedichiamo attenzioni, è un momento importante, possiamo definirlo un atto di consacrazione. Mi scuso con tutti i soci ASI che avrebbero dovuto portare ad Ivrea i loro veicoli, ma l'annullamento della seduta di omologazione è da considerarsi un atto di responsabilità. L'assunzione di consapevolezza da parte mia, del Vicepresidente, del consiglio direttivo e di tutti i soci del Club Ruote Storiche, che in un momento di grande incertezza, deve prevalere la forza del buon senso alla voglia di far girare le ruote. Un gesto di responsabilità sociale, che un sodalizio importante come il nostro deve saper assumere in un periodo critico. La seduta non è stata annullata, è stata spostata alla fine del mese di febbraio del prossimo 2021. Sono certo che i soci ASI, anche se animati da grande passione sapranno pazientare.

Pierfranco Lodesani





Rolando Pluma

Quando si può circolare ?

Blocchi del traffico, stop al diesel, Ztl dedicate alle auto ibride ed elettriche e tante altre limitazioni. Circolare su strada con una vettura ultradecennale, d'epoca o storica è sempre più complesso.

A causa delle limitazioni imposte dalle amministrazioni pubbliche in materia di norme antinquinamento. La domanda sorge quindi spontanea: «Posso andare al lavoro con la mia auto d'epoca o al mare con la vecchia Fiat Uno appartenuta a mio nonno?» La risposta è «dipende», in base all'auto che si vuole utilizzare. Facciamo quindi chiarezza su limitazioni e regolamenti in materia di auto con molti anni sulle spalle.

Come si fa a capire tra un'auto d'epoca ed un'auto storica, partendo dal presupposto che abbia compiuto 20 anni di età.

Prima di entrare nel dettaglio del Codice della Strada, la differenza sostanziale è legata all'iscrizione o alla cancellazione al Pubblico Registro Automobilistico (PRA); nel primo caso si tratta di vetture storiche, mentre nel secondo di auto d'epoca. L'articolo 60, comma 2, descrive le auto d'epoca: «Rientrano nella categoria dei veicoli d'epoca i motoveicoli e gli autoveicoli cancellati dal PRA perché destinati alla loro conservazione in musei o locali pubblici e privati, ai fini della salvaguardia delle originarie caratteristiche tecniche specifiche della casa costruttrice, e che non siano adeguati nei requisiti, nei dispositivi e negli equipaggiamenti alle vigenti prescrizioni stabilite per l'ammissione alla circolazione. Tali veicoli sono iscritti in apposito elenco presso il Centro storico del Dipartimento per i trasporti terrestri».



Le auto storiche, come citato dall'articolo 60 al comma 3, «rientrano nella categoria dei motoveicoli e autoveicoli di interesse storico e collezionistico tutti quelli di cui risulti l'iscrizione in uno dei seguenti registri: Asi, Storico Lancia, Italiano Fiat, Italiano Alfa Romeo, Storico Fmi». Il comma 4 aggiunge: «I veicoli di interesse storico o collezionistico possono circolare sulle strade purché posseggano i requisiti previsti per questo tipo di veicoli, determinati dal regolamento». Ricapitolando: **le auto d'epoca possono circolare in caso di manifestazioni mentre le auto storiche possono farlo sempre a seconda delle normative in materia di emissioni.**

La citata Fiat Uno del nonno, è di interesse storico e iscrivibile ad uno dei registri elencati al legislatore? Dipende dal modello.

Come riportato nell'elenco realizzato da Aci , la Fiat Uno viene considerata di interesse storico esclusivamente nelle versioni Energy Saving, Turbo D e Turbo I.E.

Non resta quindi che scorrere la lista e trovare la propria auto. L'elenco realizzato da Aci tiene conto dei modelli dai 20 ai 39 anni di anzianità, mentre **tutti i veicoli con almeno 40 anni sono considerati storici e non contenuti nella lista.**

Circolazione con auto ultradecennali, d'epoca e storiche dipende dalla vettura e dalla zona geografica dove ci si trova. Prima però facciamo una puntualizzazione sui modelli Youngtimer, sempre più apprezzati dai collezionisti: si tratta di auto indicativamente costruite tra gli anni ottanta e duemila, con le più giovani che dal prossimo anno compiranno 20 anni e diventeranno storiche a tutti gli effetti se di interesse storico. Tornando alla circolazione, la normativa cambia da regione a regione e spesso da città a città. Se abitate in Piemonte l'ordinanza prevede il divieto di circolazione per tutta la giornata (0.00-24:00) per tutti i veicoli "Euro 0" di qualsiasi motorizzazione adibiti al trasporto di persone con al massimo 8 posti a sedere oltre il conducente (categoria M1). Per i veicoli di interesse storico e collezionistico, il divieto decade solo per la partecipazione a manifestazioni o per il tragitto verso l'officina o il centro autorizzato dove farlo revisionare.

Negli Euro 0 rientrano la maggior parte dei veicoli benzina e diesel immatricolati prima del 31 dicembre 2012. Dall'Euro 1 in avanti, come per diverse Youngtimer, sono esentati i veicoli di interesse storico e collezionistico. Quindi le storiche possono girare solo se si partecipa a manifestazioni mentre le più giovani, dopo l'iscrizione ai registri, possono circolare. A Milano, con l'entrata in vigore dell'Area B, come riportato sul sito del Comune «tutti i veicoli di interesse storico e collezionistico con più di 30 anni e dotati di Certificato di rilevanza storica (Crs) rilasciato da Asi, Fmi e dai tre registri di marca (Alfa Romeo, Fiat e Lancia), a regime godranno di un lasciapassare gratuito per 25 giorni feriali previa registrazione sul sito [Le youngtimer e i veicoli di interesse storico e collezionistico](#) con meno di trent'anni, anche se dotati di Crs, sono purtroppo assimilati a tutti gli altri veicoli inquinanti, e cioè Euro 0 a benzina, Euro 0, 1, 2, 3 diesel e le moto a due tempi Euro 0 e 1, e pertanto non godono delle stesse regole applicate ai veicoli ultratrentennali. Quindi, tornando alla domanda iniziale, un'auto d'epoca può essere utilizzata quotidianamente in base alla propria area geografica.

[Passando a modelli "anziani" ma non storici](#), le limitazioni valgono generalmente durante la settimana e in determinate fasce orarie. Quindi via libera alla "vecchietta di casa" per la gita al mare.



Vita difficile per gli appassionati piemontesi

Torino ed il Piemonte sono da sempre terra di motori, ma per gli appassionati di veicoli storici la vita è sempre più difficile....

Una deroga alle leggi regionali vigenti sulle limitazioni di circolazione della auto storiche è stata approvata oggi dalla Giunta regionale del Piemonte su proposta dell'assessore all'Ambiente, Matteo Marnati. Obiettivo, "valorizzare i veicoli di interesse storico e collezionistico", che potranno circolare sempre se con più di 40 anni, e nei fine settimana se antecedenti. "Gli autoveicoli e motoveicoli di interesse storico e collezionistico", si legge infatti nella norma - se con anzianità di immatricolazione

nei giorni festivi e prefestivi". "Le auto storiche" ha commentato il governatore Alberto Cirio "in una terra che ha scritto la storia dell'auto non rappresentano solo una tradizione ma sono anche una importante opportunità di valorizzazione turistica del territorio. Penso per esempio agli eventi che ogni anno attirano migliaia di appassionati". "In virtù di quanto ha dichiarato il Presidente Cirio, ritengo che si debba distinguere" ha aggiunto Marnati "le auto dal vero valore storico da quelle vecchie. Con questa deroga



superiore ai quaranta anni sono esclusi dai provvedimenti di limitazione alla circolazione". "Gli stessi veicoli, con anzianità di immatricolazione compresa tra venti e trentanove anni" cita il testo "sono esclusi dai provvedimenti di limitazione alla circolazione

chi possiede il certificato di rilevanza storica potrà finalmente viaggiare. Stiamo tutelando un settore che è un vero patrimonio storico, dei cimeli viaggianti che testimoniano il passato del Piemonte".

Gita di mezza estate in Valchiusella

Assetati dal desiderio di muovere le ruote dei loro veicoli storici, un gruppo si appassionati ha fatto una gita a Vico Canavese in Valchiusella.

“Se è vero che la storia sia maestra della vita d’un popolo, conoscere noi stessi nelle origini e nella evoluzione etnica, storica e sociale, oltreché una soddisfazione morale grandissima è ancora opera civilmente utile e di altissimo progresso. In tale disamina se i commenti possono essere diversi e disparati, la verità sarà sempre una sola”. Sono le parole di Giacomo Saudino, dirigente di spicco della Olivetti, si deve a lui il disaccorpamento dei siti produttivi dell’azienda, politica che portò le fabbriche nelle campagne del canavese.

E’ emozionante pensare di poter rievocare i passi dell’azienda che per quasi un secolo ha costituito il tessuto industriale di Ivrea e del canavese, perché quindi non fare un viaggio a ritroso nel tempo?

Non sulla macchina del tempo, ma alla guida delle nostre vecchie moto ed auto un gruppo

di amici si è dato appuntamento una calda mattina di fine luglio in piazza Carlo Freguglia ed in totale autonomia percorrendo la ex statale pedemontana ha raggiunto Castellamonte, per poi inerpicarsi verso Castelnuovo Nigra. Una sosta al Caffè Morgana ha consentito di raffreddare i motori e dissetare i conducenti, per poi ripartire verso la Valchiusella. Un giro panoramico a Vico, luogo che ben rappresenta l’architettura e quindi la cultura olivettiana, per poi fare una sosta al lago di Meugliano.

Pur non essendo organizzato dal Club Ruote Storiche, l’evento si è svolto secondo quanto previsto dalle norme Anti Covid-19 grazie al senso di responsabilità di tutti i partecipanti. Nel rispetto di tutte le attuali norme vigenti in materia di salute pubblica, la partecipazione all’evento è stata disciplinata suddividendo i partecipanti in slot separati.



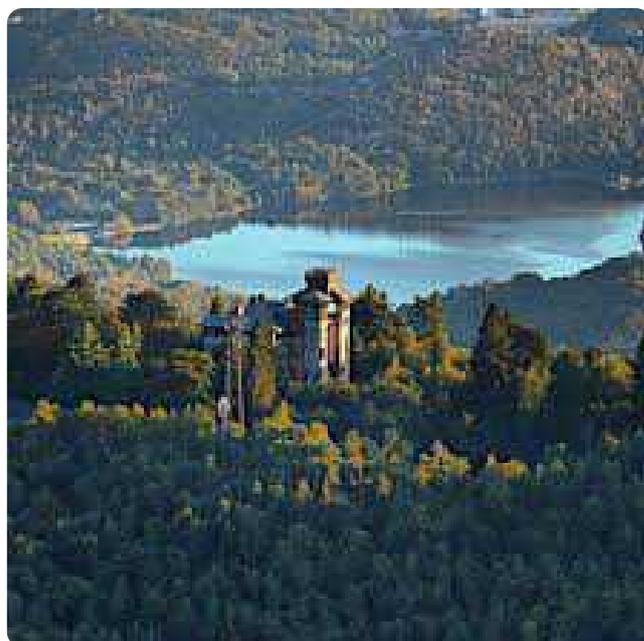
Con i vecchi trattori tra i castagneti della Serra Morenica

L'associazione Cavalli d'Acciaio, ha organizzato una piacevole passeggiata tra i boschi della Serra Morenica. Tra i partecipanti una rappresentanza del Club Ruote Storiche.



Un rito che si ripete, una tradizione che si rinnova ogni anno grazie alla passione di Franco Perazzone che insieme ai soci dei Cavalli d'Acciaio, riporta in vita le tradizioni della campagna e il sapore dei mestieri di un tempo. Protagonisti assoluti dell'evento trattori e trattoristi che domenica 9 agosto si sono dati appuntamento presso l'officina Perazzone di Cerrione (Bi) per poi dare vita ad una lunga strada provinciale che porta a Zubiena, quindi percorrendo prima la strada Torre della Bastia e poi la provinciale 72 la sfilata di trattori ha raggiunto Andrate. Nel pomeriggio il rombante corteo è rientrato passando per Chiaverano, Bollengo e Zimone. Una piacevole passeggiata tra i castagneti della Serra Morenica, alla guida dei trattori d'epoca nel rispetto di tutte le attuali norme vigenti in materia di salute pubblica. Grazie al senso di responsabilità dei

partecipanti, l'evento è stato disciplinato suddividendo i partecipanti in slot separati, che si sono alternati nel corso della sfilata.



Giornata nazionale del veicolo storico

In una luminosa domenica d'autunno, le Ruote Storiche si sono incontrate ad Ivrea per l'inaugurazione del parco Dora.

Complice una calda e tersa domenica d'autunno, la Giornata Nazionale del Veicolo Storico si è rivelata un successo. L'appuntamento con i soci del Club Ruote Storiche in Canavese e con le loro bellissime classiche, cuore pulsante di tutte le manifestazioni del Sodalizio eporediese è stata un'importante occasione per promuovere l'attività sociale in collaborazione con la Città d'Ivrea. L'evento è stato organizzato nel giorno dell'inaugurazione del Parco Dora, la nuova area di espansione urbana realizzata dove un tempo sorgeva lo stabilimento della Montefibre. Da domenica 27 settembre sono a disposizione della comunità le ultime opere di urbanizzazione dell'area, si va dai parcheggi fino alla prima porzione di parco verde, privato ma ad uso



pubblico, oltre alla pista ciclo-pedonale e alle aree di sosta per i pedoni e i ciclisti all'interno del Parco. Il taglio del nastro è avvenuto per mano della vicesindaca Elisabetta Piccoli, presenti l'assessore Luciano Balzola, l'Onorevole Alessandro Giglio Vigna, Luca Bertino dell'azienda Cogeis di



Quincinetto che ha portato a termine le opere di riqualificazione dell'intera area ex Montefibre, Pierfranco Lodesani, Bartolomeo Maina e Bruno Vallillo del Club Ruote Storiche in Canavese. Il vicepresidente del Club Ruote Storiche, Bartolomeo Maina, ha dichiarato di essere particolarmente soddisfatto della buona riuscita dell'evento, svoltosi nel rispetto di tutte le attuali norme vigenti in materia di salute pubblica. Grazie all'impegno di tutti i soci presenti e dei volontari della





Croce Rossa, la partecipazione è stata disciplinata suddividendo gli ospiti in slot separati, che si sono alternati nel corso della giornata.

Motociclette, automobili e trattori di tutti i marchi italiani e stranieri, sono state disposte lungo il nastro d'asfalto. Percorrendo strada Bersaglio in direzione della passerella Cappellaro, si sono viste le automobili a pedali di Luciano Gremmo davanti ad uno sciame di Vespe e di Lambrette. Tra gli scooter, un modello prodotto in unico esemplare del socio Vallillo. Più avanti, le motociclette più potenti, a partire da inizio

blasonati marchi stranieri. Seguendo l'esposizione delle auto, una lunga fila di rosse sportive conduce fino alle storiche da corsa della Scuderia Nord Piemonte. Più avanti le auto americane degli amici di Heavy Rods e tra queste non poteva mancare Kit !



secolo fino fino agli anni settanta. Della Ferrera, Guzzi, Gilera i marchi italiani, FN, AJS, Norton, Harley Davinson tra i più



Ancora pochi passi e si trova una rara Fiat 501 quasi a ricordare la genesi dell'automobilismo di massa. Tra i cento veicoli storici esposti, anche i trattori dei soci Marco Fascio e Renato Ferro a testimoniare la storia della motorizzazione agricola, nel mentre la passeggiata tra i veicoli storici è terminata, non ci resta che aprire la capoté e partire per il prossimo raduno del Club Ruote Storiche nel Canavese.

Dietro la musica di un bicilindrico Harley-Davidson c'è oltre un secolo di storia industriale.



Le premesse alla fondazione dell'azienda si ebbero nel 1901 a Milwaukee quando i due ventenni amici d'infanzia William Silvester Harley ed Arthur Davidson, montando su una bicicletta un motore da loro costruito, crearono un prototipo marciante di bicicletta motorizzata.

Siamo nei primissimi anni dello sviluppo del motociclismo, tutto questo è una novità assoluta. Il motore era un monocilindrico di 7.07 in³ (116 cm³) con una corsa di 4 inch (102 mm). Questa motocicletta, venne costruita nel garage dell'abitazione di Davidson, che misurava 3 metri per 5. Questo primo prototipo fu un disastro per le abbondanti perdite d'olio e le forti vibrazioni scaricate sul telaio da bicicletta non sufficientemente robusto per sopportare peso e vibrazioni del motore.

Senza perdersi d'animo, i due amici aiutati da Walter Davidson (30 Settembre 1876 – 7 Febbraio 1942) fratello maggiore di Arthur, per due anni lavorarono allo sviluppo di un nuovo motore ed un telaio più specifico. Nel 1903 viene prodotta la prima "vera" Harley Davidson, su un telaio da bicicletta adattato per sopportare il nuovo motore monocilindrico di 24.74 in³ (405 cm³) con una corsa di 9.75 inch (25 cm) e un volano esterno di 28 libbre (13 kg). Il telaio si ispirava alla "1903

Milwaukee Merkel Mo.", disegnato da Joseph Merkel, fondatore della Flying Merkel. Un grosso aiuto al progetto di sviluppo del motore lo ebbero dal Ole Evinrude pioniere motoristico e futuro inventore del motore fuoribordo per uso nautico.

Probabilmente la maggior parte delle parti meccaniche della "numero uno" furono create presso la "West Milwaukee Railshop" dove lavorava William A. Davidson (14 Ottobre 1870 – 21 Aprile 1937) come responsabile delle attrezzature meccaniche.

Nel 1906 venne costruito il primo vero e proprio stabilimento produttivo, sito in

Chestnut Street, dove ancora oggi si trova il quartier generale della Casa; il garage originale venne demolito accidentalmente durante la costruzione del nuovo edificio; questo nuovo impianto misurava 12 per 18 metri. Con l'avvio del nuovo stabilimento vennero prodotte 50 motociclette. In quest'anno, come aiuto alle vendite, viene prodotto il primo catalogo di moto al mondo.

Nel 1909 viene introdotto il primo motore bicilindrico sperimentale a V di 45°, facendo nascere il V-Twin. Il primo prototipo fu presentato a febbraio al "Chicago Automobile Show". Per esigenze di potenza: la cilindrata era di 880 cm³ (53.68 in³) ed erogava soli 7 hp (5,2 kW), che comunque era una potenza circa doppia rispetto a quella fornita dai precedenti propulsori; la velocità massima che potevano raggiungere le moto di questo periodo era di un centinaio di km/h, un valore che poteva essere considerato molto buono per quell'epoca. La produzione in quell'anno fu di ben 1.149 esemplari. Grazie anche al successo della Harley-Davidson che moltiplicò la concorrenza, si annoveravano circa 150 diversi marchi motociclistici, tra i quali la Indian che divenne ben presto la concorrente principale di Harley-Davidson. In quell'anno è stato introdotto un miglioramento del modello V-Twin. Il nuovo motore aveva



valvole di aspirazione meccaniche, in contrapposizione alle valvole di aspirazione "automatiche" usate sui precedenti V-Twins. La cilindrata è passata a 49,48 in³ (811 cm³).

Dal 1915 compaiono a catalogo del costruttore i primi esemplari di motociclette adattate ad uso professionale, i Motorcycle-truck, una sorta di motocarro a tre ruote con cassa di legno posizionata all'anteriore, idonea al trasporto di cose e quindi molto pratica per fare consegne a domicilio. Più economiche di un'automobile o di un camion, venivano prodotte su richiesta e decorate con i loghi del committente. Vennero adottate anche dal servizio postale U.S. Mail.

Nel 1917 gli Stati Uniti entrarono nel conflitto che da tre anni si era scatenato in Europa, pertanto i militari richiesero delle moto da poter utilizzare nelle operazioni. Le Harley-Davidson erano già state testate dalle forze armate durante le schermaglie al confine con il Messico contro Pancho Villa, ma fu solo con la prima guerra mondiale che le motociclette furono adottate in grandi numeri, circa 45.000 esemplari. Si trattava di cinque modelli, due monocilindriche e tre bicilindriche, 18F monomarcia, 18G e 18J dotate di tre marce con propulsori di circa 1.000 cm³ di cilindrata. Nello stesso tempo HD consolidava la sua posizione di fornitore delle forze di polizia di tutto il Paese.

Terminato il conflitto, nel 1920 la Harley-Davidson era divenuto il più grande costruttore di motociclette al mondo; nel frattempo, cessate le ostilità, molte piccole case motociclistiche americane erano

scomparse, lasciando la scena dominata da 3 o 4 marchi principali. La ditta aveva inoltre sviluppato la propria rete di vendita anche all'estero, in modo da farsi trovare preparata ed incrementare le proprie dimensioni aziendali a scapito dei piccoli produttori: ora era presente in 67 paesi del mondo producendo ben 28.189 motociclette.

Intanto proseguiva anche lo sviluppo tecnico e sportivo dei bicilindrici V-twin: infatti il 28 aprile 1921 fu raggiunta una pietra miliare nella storia del motociclismo, allorquando una Harley-Davidson fu la prima a raggiungere i 160 km/h (100 mph).

Durante questo periodo vennero introdotte diverse novità, tra cui un nuovo motore bicilindrico a V da 1.200 cm³ (74 in³) di cilindrata (1922), il tipico serbatoio detto Teardrop (in inglese 'goccia di lacrima', già simile agli attuali serbatoi) (1925) ed il freno anteriore (1928).

Tuttavia, già nel 1926 l'azienda decise di ritirarsi dalla competizione a causa dei forti investimenti richiesti e del calo delle vendite, dovuto non solo alla crisi economica incipiente, ma anche al grande successo dell'automobile, ormai primo mezzo di trasporto per gli americani, proprio a scapito della motocicletta, vedasi il successo della celebre Ford Model T, che vantava un prezzo di vendita analogo a quello delle H-D più grandi.

Tuttavia i fedelissimi delle due ruote, non esitavano a scegliere le HD, così come colui che nel 1926 acquistò l'esemplare oggetto del nostro servizio.



VW Maggiolino, un mito a 4 ruote

Ha macinato milioni di chilometri su quattro ruote sottili. Ha posato per milioni di fotografie. Ha fatto viaggiare e sognare milioni di persone nei cinque continenti: è un mito, è il Maggiolino.



parla di strade e di autoveicoli, Quattroruote, la casa editrice è la Domus di Milano, il suo direttore è Gianni Mazzocchi. Pochi mesi prima, il 7 dicembre 1958 è stato inaugurato il primo tratto dell'autostrada del Sole che collega Milano a Bologna.

Nell'estate appena terminata, analizzando i dati dell'ACI che gestisce il servizio di soccorso stradale lungo la tratta Milano-Bologna, appare evidente che un gran

Tre gli autori del suo successo: Ferdinand Porsche che lo ha progettato, Adolf Hitler che fece della Volkswagen una vettura per tutti e Walt Disney che alla fine degli anni Sessanta inventò «Herbie» trasformando il «Maggiolino tutto matto» in un fenomeno cinematografico di fama planetaria, in un autentico divo hollywoodiano con tanto di ripetuti, più o meno fortunati sequel. Il primo esemplare di Maggiolino, uscì dalla fabbrica nel settembre del 1939, alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale e di lì a poco la produzione civile fu sopraffatta dal «marchio» militare: doveva essere un mezzo capace di sopportare ogni condizione ambientale e climatica.

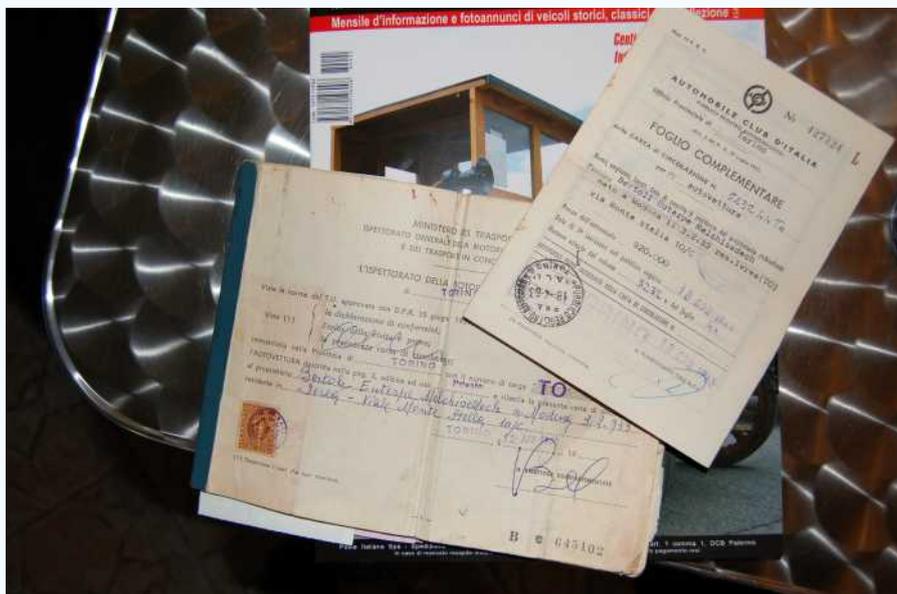
Il tempo scorre inesorabile, fortunatamente la guerra è finita e dalle macerie della Germania nazista completamente distrutta, risorgono alcune eccellenze, la Volkswagen riprende a produrre il Maggiolino che si appresta a diventare una vera icona dell'automobilismo di massa. Siamo nel settembre del '59, da pochi anni nelle edicole italiane si trova una rivista che

numero di automobili, messe alla prova dai viaggi lungo il nastro d'asfalto hanno grippato il motore a causa del surriscaldamento. Gianni Mazzocchi, mette allora in atto una prova di resistenza e affidabilità impensabile per l'epoca e tutto sommato anche oggi: far



viaggiare due Volkswagen Maggiolino, rigorosamente di serie a 110 chilometri all'ora per 16 giorni consecutivi. I piloti inanellano 18.600 chilometri. Solo un guasto viene rilevato: cede su una macchina, la puleggia della dinamo, al 74° giro. Prontamente

riparata, l'auto porterà a termine la prova. Incitati dai tecnici di Volkswagen, i collaudatori danno vita ad un test non programmato, ripercorrere altre cento volte la tratta Milano-Bologna, ad una velocità superiore, eliminando il limitatore centrifugo, il regime di rotazione è portato a 3800 giri/min., circa 500 giri/min. oltre quello dichiarato dalla Casa. I



collaudatori spingono a fondo il pedale dell'acceleratore, i giri successivi vengono effettuati ad una media di 126 km/h. Al 118° giro il motore dell'auto che aveva subito il guasto alla dinamo, si rompe. Va ricordato che la dinamo è calettata in asse con il ventilatore di raffreddamento, probabilmente il primo guasto ha generato un eccessivo surriscaldamento che ha danneggiato le parti meccaniche.

La seconda auto porta a termine senza problemi la prova, da qui si intuisce che i limiti meccanici di questo gioiello sono quasi imperscrutabili. Per la prima volta una berlina si scopre icona, simbolo di un modo di viaggiare, di pensare, di vivere. E' un vecchio baluardo inossidabile nel mezzo di una società che inizia a bruciare mode, oggetti e culti con la stessa velocità con la quale le case automobilistiche cambiano i loro modelli e le donne taglio di capelli.

Il Maggiolino, versione cabrio o tetto rigido, asseconda e alimenta la voglia di avventura delle nuove generazioni che si affacciano sulle strade ed accompagna i loro sogni con il suo

fedele rombo. Il Maggiolino soprattutto per le proprie qualità tecniche negli anni sessanta divenne oggetto dei desideri per tanti automobilisti in tutto il mondo, proprio per queste ragioni Euterpe Bertoli tecnico dell'azienda telefonica di stato, neopatentato, appena trasferitosi ad Ivrea decide di acquistare una Volkswagen, Type 101 1200 cc. altrimenti detto Maggiolino seconda serie. Il sig. Bertoli non ha esperienza in materia di automobili, quindi si lasciò consigliare da un parente Paolo Mabrito che un paio di anni prima aveva acquistato un Maggiolino e dovendolo usare per raggiungere il posto di lavoro in un paese nelle montagne del canavese, aveva avuto modo di testarne le ottime caratteristiche meccaniche, le prestazioni di tutto rispetto insieme ad eccellenti doti di affidabilità. Il

Signor Bertoli, ordina l'automobile presso la concessionaria Simoni di Torino, alla fine del 1962, ed il 12 Aprile 1963 il Maggiolino viene immatricolato, previo il pagamento di 920 mila lire. Il sig. Bertoli userà il Maggiolino per molti anni ogni giorno per andare al lavoro e nei fine settimana per compiere brevi gite fuori porta, mentre di tanto in tanto si avventurava con la famiglia in viaggi molto lunghi sia in Italia che all'estero. Negli anni settanta il Maggiolino ormai obsoleto, venne sostituito con una automobile più moderna.

Paolo Mabrito, lo acquistò per sostituire la propria Volkswagen ormai giunta al capolinea ed il protagonista del nostro servizio, venne utilizzato ancora per diversi anni sulle strade della Valchiussella, fino ad essere parcheggiato in un garage poiché al suo conducente non venne più rinnovata la patente di guida per raggiunti limiti di età. Il Maggiolino conservato in condizioni di origine, appartiene oggi a Mauro Mabrito, che lo custodisce gelosamente e ritiene sia parte della sua famiglia. L'auto ha percorso complessivamente quasi quattrocentomila



chilometri, è stato revisionato nella meccanica, mentre la carrozzeria è ancora in condizioni originali la vernice pur essendo stata lucidata diverse volte è ancora molto brillante, tanto da attirare al suo passaggio l'attenzione degli automobilisti. Abbiamo provato l'automobile lungo le strade che collegano Ivrea alle valli del canavese ed il risultato è stato davvero piacevole, nonostante stia guidando una automobile progettata più di settanta anni fa.

Prestazioni non esaltanti, ma di assoluto rispetto, il motore non potentissimo, ma con una coppia generosa che rende facile la guida nonostante il cambio non abbia dei rapporti troppo frazionati. La marcia è resa confortevole dalle sospensioni abbastanza morbide, lo sterzo preciso e leggero consente manovre sicure in ogni situazione. I freni nonostante i grandi tamburi sono una nota dolente, dimensionati per il traffico di un'altra epoca, risultano spesso inefficaci, se utilizzati al limite si surriscaldano generando l'allungamento della frenata. Nell'abitacolo del Maggiolino trovano posto quattro persone

alloggiando comodamente sui morbidi sedili, anche se la rumorosità del propulsore proprio perché raffreddato ad aria si rivela spesso fastidiosa specie se si viaggia ad andatura sostenuta. Il raffreddamento ad aria del motore crea qualche problema al sistema di climatizzazione dell'abitacolo, inefficiente nelle stagioni fredde e con problemi di surriscaldamento nei periodi caldi. Qualche noia la procura sistematicamente l'impianto elettrico con tensione nominale 6 Volt, che rende difficoltosi gli avviamenti in particolare con il motore caldo che tende ad ingolfarsi per la modesta spinta che gli fornisce il motorino d'avviamento.

Nonostante alcuni piccoli difetti il Maggiolino è comunque piacevole da condurre, mentre salire a bordo di quest'automobile così importante per lo sviluppo della motorizzazione di massa, ci si sente, come un attore che prende parte a una rappresentazione teatrale sulla storia dell'automobile.

I Trattori del Signor Otto

Percorrendo le strade di provincia, ci sarà capitato di vedere nei campi trattori di colore verde.

Oggi, diverse marche utilizzano questa livrea, ma la nostra attenzione va ai trattori Deutz, un'azienda tedesca, con oltre un secolo di storia. Nel 1864 Nikolaus August Otto al quale si deve l'invenzione del motore a benzina, (ciclo otto) e l'industriale Eugen Langen fondarono la N.A. Otto & Cie. a Colonia, prima fabbrica di motori al mondo, che divenne nel 1938 Klöckner-Humboldt-Deutz AG .



Il primo riconoscimento venne nel 1867 con premiazione del "motore a gas atmosferico" sviluppato da N.A. Otto e Eugen Langen all'Esposizione Universale di Parigi con una medaglia d'oro per la macchina a propulsione più economica per la piccola industria. Il primo di molti riconoscimenti che seguirono ad altrettanti brevetti.

Nel 1884 Otto sviluppa l'accensione con magnete a bassa tensione. Tale sistema di accensione elettrico viene acquisito e sviluppato da Robert Bosch.

Nel 1907 la Deutz avviò la produzione in serie di motori diesel. Nel 1927 la Deutz costruisce a Colonia il suo primo trattore con motore diesel senza compressore, il Deutz MTH 222 da 14CV con due marce in avanti e una retromarcia.

Dal 1930, in seguito alla fusione di Motorenfabrik Deutz AG con Maschinenbauanstalt Humboldt AG, l'azienda cambia nome in Humboldt-Deutz Motoren AG.





A partire dal 1934 viene prodotto il Deutz F2 M315, nel 1935 nacque il Deutz F3 M317, mentre nel 1936 viene lanciato il Deutz F1 M414, con motore monocilindrico, una potenza di 11Hp e raffreddamento ad acqua. Soprannominato il trattore del popolo, darà l'input decisivo alla meccanizzazione delle piccole aziende agricole, e sarà costruito fino al 1951. Segue la produzione della trattore con motore raffreddato ad aria fino al 1959.

Nel 1936 avviene l'acquisizione della società Fahrzeugfabrik C.D. Magirus AG di Ulm, costruttrice di camion.

Nel 1950, cinque anni dopo la fine della guerra, la situazione e la produzione ritornarono alla normalità. Inizia l'epoca dei motori raffreddati ad aria. Il primo è l'F1L 514 da 15 cv. In questo periodo Deutz introduce anche la presa di forza diretta con doppia frizione.

Grazie a D 25 (1958), D 40 (1958), D 15 (1959) con motori di nuova generazione FL 712 e con sospensioni anteriori che miglioravano il comfort di guida, Deutz ebbe un grande successo nelle vendite. Nel 1953 iniziò la produzione di trattori cingolati.

Nel 1958 venne introdotta la serie di trattori D, il cui modello di maggior successo è il D 40. Dal 1962 le macchine vengono equipaggiate con la regolazione idraulica "Deutz-Transfermatic-System". Poco prima della fine della serie, nel 1964 viene lanciato il primo Deutz a sei cilindri. La potenza erogata dal D 80 è di 75 CV.

Oggi la Deutz appartiene al gruppo italiano SAME, la produzione dei trattori verdi è a Treviglio nella bassa bergamasca, lo stabilimento di Colonia non esiste più e nel sito produttivo di ULM, ha sede un'azienda che produce veicoli antiincendio. Rimane tuttavia vivo nel cuore degli appassionati, il ricordo di un'azienda che grazie alle innovazioni tecnologiche, ha scritto pagine importanti della meccanizzazione agricole.

Volkswagen Bulli, l'antenato del camper

Tutta colpa di Ben Pon, importatore olandese del Maggiolino Volkswagen, che disegnò uno dei veicoli commerciali più prodotti al mondo.



Nel corso di una visita allo stabilimento Volkswagen di Wolfsburg, nell'aprile del 1947, si imbattè nel Plattenwagen, un carrello semovente che il personale dell'impianto aveva costruito per uso interno "decapitando" un Maggiolino scartato dalla produzione. Affascinato dall'idea di associare la robustezza meccanica di un'auto che era già

leggendaria alla versatilità di un mezzo più capace, Ben Pon provò a schizzare su un foglio le forme del futuro Transporter "T1". L'idea piacque ai vertici di Volkswagen e nel giro di un anno già erano in test i prototipi del Bulli, il mezzo che ha tenuto a battesimo il concetto stesso di camper.

Perché Bulli? Per i britannici si chiama VW Panelvan, negli Usa è noto come VW Bus, in Sudafrica come Campervan e in Brasile come Kombi. In Italia lo si è sempre chiamato minibus Volkswagen oppure Westfalia, dal nome del costruttore dell'allestimento camper. Tanti nomi? Sì perché oltre che in Germania, in un mondo che non conosceva ancora il concetto di globalizzazione, a partire dai primi anni Sessanta il Transporter T1, poi T2 col parabrezza in pezzo unico e i vetri delle porte discendenti, è stato prodotto pure in Brasile, Perù, Sudafrica, Thailandia, Pakistan e



Turchia per un totale, almeno per quel che riguarda le prime serie T1-T2, (oggi siamo al T6), su meccanica Maggiolino, di oltre 10 milioni di esemplari. Perché poi stia rinascendo in avveniristici prototipi elettrici a guida autonoma col nome di Bulli è presto spiegato: nel mondo di lingua tedesca "Bulli" è sempre stato il suo nome, contrazione di BUS e Lieferwagen.



Il paradosso, poi, è che a proiettare il minibus Volkswagen sul palcoscenico delle icone a quattro ruote non sia stata la versione camper originale. Certo, l'allestimento Campingbus del T1 rappresenta una pietra miliare nella storia del plein air visto che si è trattato del primo mezzo di serie venduto dai concessionari ufficiali e non frutto di adattamenti artigianali. Ma il prezzo elevato ne scoraggiò la

diffusione, anche se oggi le star della tv se li contendono all'asta, perfettamente restaurati. Il successo autentico, e la consacrazione come icona, giunse col movimento hippy: a fine anni Sessanta migliaia di Bulli di terza mano, riverniciati a colori vivaci e trasformati in camper con grande inventiva, divennero rapidamente il manifesto di un nuovo stile di vita in libertà.



PROGRAMMA MANIFESTAZIONI 2020



27 Settembre: Giornata nazionale del veicolo storico - Ivrea

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)

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

