

Gli inizi del collezionismo e dell'associazionismo storico dell'automobile

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Gli inizi del collezionismo e dell'associazionismo storico dell'automobile

AISA – Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

TESTI

Donatella Biffignandi, Danilo Castellarin, Eric A. Maggiar, Giorgio Marzolla, Edoardo Tenconi

PROGETTO GRAFICO

Alessandro Sannia

IMPAGINAZIONE

Rosanna Bussano

PUBBLICAZIONE

Società Editrice Il Cammello, Torino

HANNO COLLABORATO:

Antonio Amadelli; Giovanni Bossi; Michele P. Casiraghi; Danilo Castellarin; Mauro Negri; Alessandro Silva; Centro di Documentazione MAUTO.

SOMMARIO

- | | |
|----|--|
| 2 | Prefazione
<i>Donatella Biffignandi</i> |
| 3 | La nascita del collezionismo a Milano
<i>Eric A. Maggiar</i> |
| 5 | La nascita del collezionismo a Roma
<i>Giorgio Marzolla</i> |
| 9 | Come la macchina vecchia divenne vettura da collezione
<i>Edoardo Tenconi</i> |
| 13 | A cena con Pinin Farina
<i>Valerio Moretti</i> |
| 15 | Però anche Torino...
<i>Donatella Biffignandi</i> |
| 17 | Monografie e libri AISA |

MONOGRAFIA AISA 132



Prefazione

DONATELLA BIFFIGNANDI

Studiare e riproporre le origini dell'associazionismo e collezionismo dell'automobile significa investigare anche su come si è sviluppata la storiografia e la ricerca storica su questo argomento affascinante, che porta con sé infinite implicazioni di costume, civiltà, tecnologia, tecnica, rapporti sociali. Avevamo già affrontato l'argomento in una conferenza svoltasi al CMAE – Circolo Milanese Automobile d'Epoca – nel 2009 (anno del Cinquantenario del Club), e ci è parso opportuno riprendere quei testi per arricchirli con altre testimonianze e accompagnarli con un corredo fotografico che renda anche l'atmosfera di quegli esordi ormai lontani.

Come diceva ventiquattro anni fa il presidente CMAE Marco Galassi, sono state varie le fasi del motori-

Donatella Biffignandi. Vice Presidente Aisa. Ha scritto parecchi articoli e alcuni libri sulla storia dell'automobile.

simo storico: una prima fase, negli anni Cinquanta, *“che ha visto il coagulo di tutti noi appassionati e la nascita di un tessuto di relazioni sociali basato sulla comune passione per il motorismo storico; si sono create le prime istituzioni, allora semplici club di amici, e si sono poste le basi per un più ampio tessuto di relazioni federative sul territorio nazionale, esteso poi anche all'estero;”* una seconda, contrassegnata dal *“recupero delle macchine che si potevano scoprire nelle cascine e nei depositi dei demolitori”*, una fase mitica (la Bugatti nel fienile!) rapidamente esaurita ma che ha permesso di salvare una quantità di vetture destinate alla distruzione; una terza, *“quella della cultura nonché dell'apertura verso la Pubblica Amministrazione che spesso fatica a seguirci ma alla quale è indispensabile far capire che non siamo una casta alla ricerca di privilegi ma solo un gruppo di appassionati legati dal comune filo conduttore che è l'emozione che ci danno i nostri mezzi”* (dalla conferenza CMAE 2009).

Noi, come Aisa siamo nati negli anni Ottanta e abbiamo sempre impostato la nostra attività sull'or-

ganizzazione di conferenze e monografie sui tanti aspetti storici della cultura automobilistica: dunque collaterali all'attività collezionistica e radunistica dei club che nel frattempo sono sorti in tutta Italia. Abbiamo però notato una crescente attenzione verso gli aspetti storici e culturali della vettura d'epoca, il suo significato sociale, il suo essere motore, è il caso di dirlo, di rivolimenti, processi storici, cambiamenti epocali nel modo di vivere e produrre. Molti dei nostri soci posseggono vetture d'epoca e fanno parte di club di marca, in una osmosi che non può che fare del bene alla diffusione della storia dell'automobile. Per questo riteniamo che testimoni d'eccezione, che hanno dato vita all'inizio del collezionismo di vetture storiche in Italia e soprattutto all'attenzione culturale all'automobile, grazie alla propria cultura, ad una sviluppata sensibilità estetica e a una passione istintiva, siano meritevoli di forte gratitudine da parte dell'odierno mondo dell'automobilismo storico.

La nascita del collezionismo a Milano

TESTIMONIANZA DI ERIC A. MAGGIAR RACCOLTA DURANTE LA CONFERENZA DEL CMAE 2009

Prima ancora di ricordare i miei primi contatti con il mondo degli appassionati e dei collezionisti di auto storiche, faccio un passo indietro per raccontare la vera e propria genesi di questa mia passione coinvolgente, che mi ha accompagnato per tutta la vita e continua a divorarmi anche oggi. Il mio patrigno era un uomo Ford: aveva fatto la scuola aziendale a Vienna, era stato poi spedito in Medio Oriente a montare sulle spiagge le vetture Ford e poi a costruire lo stabilimento di Alessandria d'Egitto, che montava le vetture Ford per tutto il Medio Oriente. Lì fece la sua carriera fino alla guerra. Io sono cresciuto letteralmente con gli effluvi degli 8V e dei 12V Ford e Lincoln nel naso e col loro suono assolutamente indimenticabile nelle orecchie e ho fatto le più belle scorrazzate in giro per Alessandria d'Egitto con i collaudatori anche se ero un bimbetto; inevitabile che crescessi con un grande interesse verso questo mondo.

Il mio ingresso nel mondo delle auto storiche si è svolto in questo modo. Una mattina del 1957 mi

Eric Antonio Maggiar. Avvocato, socio Aisa dalle origini e autore dello Statuto dell'Associazione, collezionista ed esperto di auto storiche. Ha partecipato professionalmente a molte vicende dell'industria automobilistica e motociclistica dagli anni Sessanta in poi, nonché alla nascita ed allo sviluppo del collezionismo e degli enti ad esso dedicati, come ASI, CMAE, RLAR, Registro Fiat, AISA e molti altri.

trovavo a Milano in largo Augusto quando vedo parcheggiata davanti all'Alemagna una meravigliosa Bialla Coppa d'Oro. Mi precipito a guardarmela perché questa macchina rappresentava già allora qualcosa di molto attraente e osservo che alla macchina manca lo strumento Metron di indicazione del livello della benzina. Io di questi strumenti ne possedevo ben due, che avevo comprato per caso alla fiera degli “oh bej oh bej”¹ per 50 lire. Ho lasciato un biglietto dicendo che sarei stato ben lieto di fornire lo strumento mancante. Nel pomeriggio mi chiama il proprietario della macchina: era Angelo Tito Anselmi, il grande storico (ideatore e promotore dell'AISA). Ci siamo incontrati, abbiamo parlato a lungo ed è stato lui a segnalarmi i primi fermenti che già a Roma e a Brescia si stavano registrando per l'organizzazione e la formalizzazione di questo movimento di apprezzamento per le vetture d'epoca e per il motorismo d'epoca. Ci siamo trovati ancora successivamente e dopo una lunga chiacchierata anche con altri appassionati (ricordo Gigi Lazzaroni, Giovanni Caproni, Gino e Dino Tenconi, Alberto Procovio e altri) è emersa l'opportunità di dare a questo movimento milanese un assetto formale plausibile.

Tito Anselmi ha incaricato me, essendo l'unico giurista del gruppo, di preparare una bozza dell'atto costitutivo e dello statuto, cosa che feci subito. Intanto abbiamo cominciato a scambiarsi opinioni e parti. Io avevo da poco la Fiat 509 (che ho tuttora) alla quale mancava da tem-

po il quadretto elettrico. Nel giro di due giorni l'ho ricevuto da Gigi Lazzaroni, così come io avevo procurato il Metron ad Anselmi. Così abbiamo cominciato a frequentarci e a fare progetti insieme fino a congegnare il primo “raduno”.

Questo primo raduno l'abbiamo fatto a Milano, sotto la Torre del Parco: grande scambio di opinioni e di nozioni anche se lo scibile che allora ci scambiavamo era abbastanza circoscritto, senza grandi riferimenti alla storia dell'automobile. Poi siamo andati tutti all'Alemagna di largo Augusto a mangiare un gelato, intasando un pochino con le nostre macchine lo scarso traffico di allora. In seguito è stata costituita l'Associazione davanti al Notaio e da allora il movimento, nel quale sono stato coinvolto solo grazie all'incontro con Tito Anselmi, ha cominciato a prendere corpo. Molti soci hanno scoperto di avere a disposizione degli splendidi veicoli. Una certa quantità ne sono venuti fuori dai granai. Le occasioni si sono moltiplicate. Siamo poi arrivati alle manifestazioni come la “Coppa Monza” e molte altre.

Un primo ampliamento di orizzonte di questo movimento credo si sia avuto con l'idea di costituire una federazione fra i vari club italiani. Così nacque la FIAME con il suo primo presidente Peretti Colò, che venne poi trasformata, con orizzonti ancora più ampi e più cospicui, nell'ASI, che ancora oggi regge i destini dei club, occupandosi della loro vita e della loro regolarità formale. Questa è la mia storia, sia pure per

sommi capi. Sono felice di “giocare” ancora e mi auguro di farlo ancora per un po’.

NOTE

1. La fiera che si tiene a Milano in occasione della ricorrenza di Sant'Ambrogio (7 dicembre); vi si trovano bancarelle che vendono i prodotti e gli oggetti più disparati.

La nascita del collezionismo a Roma

TESTIMONIANZA DI GIORGIO MARZOLLA RACCOLTA DURANTE LA CONFERENZA CMAE DEL 2009

Ci fa particolarmente piacere ripresentare questa testimonianza, in omaggio alla figura di Giorgio, nostro socio dal 1990, purtroppo recentemente scomparso.

[Giorgio rievoca gli ultimi mesi della guerra e dell'occupazione tedesca a Roma dopo il terribile bombardamento di Borgo San Lorenzo dell'estate del 1943 e la cappa di paura e di ansia che era piombata sulla città a causa del coprifuoco, dei soprusi, degli attentati, delle ritorsioni e degli eccidi che rendevano impossibile muoversi e svolgere una vita normale. Finché] ...una mattina affacciandomi alla finestra vidi una strana macchina color sabbia, che non avevo mai visto prima, con quattro persone a bordo: era una Jeep. Erano arrivati gli americani. E allora ci fu una esplosione che non si può immaginare. In quel momento ho capito il senso della liberazione: non era tanto quello della liberazione da un esercito da parte di un altro esercito. Era la liberazione da un incubo: significava poter andare a trovare un amico senza che ti sparassero, senza rischi, senza sopraffazioni, senza soprusi. Era la gioia di poter uscire liberamente di casa: quella mattina a Roma c'era tutta la città per la strada. La cosa straordinaria era che dal nostro palazzo di 5 piani, abitato da 10 famiglie che si conoscevano bene fra di

loro, uscirono quel giorno almeno trenta persone che non avevamo mai visto. Erano ebrei o militari in fuga o parenti imbucati. Insomma a Roma in quei giorni saltarono fuori migliaia di persone in più. Naturalmente mancava tutto, perché la città aperta non permetteva l'arrivo dei rifornimenti.

Gli americani arrivarono e cominciarono a sfilare per la città con i loro camion: non solo non avevo mai visto tanti camion in vita mia ma neanche pensavo che potessero esistere tanti camion. In viale Regina per tre giorni di fila sfilarono senza sosta, l'uno a mezzo metro dall'altro, ed erano quelli di una sola armata.

Scoppiò la gioia di vivere: uscirono tutte le biciclette che i tedeschi avevano vietato e la vita ricominciò. Il problema di quel momento erano i trasporti: tutti i veicoli marcianti erano stati requisiti dai tedeschi per scappare. Erano rimaste le vecchie automobili (di nuove naturalmente non ce n'erano) che venivano subito segate per ricavarne dei camioncini. Chi aveva un motocarro come il Guzzi “Ercole” fece fortuna come se avesse vinto la lotteria, perché sostituiva il servizio urbano: gli autobus del Comune c'erano ma mancavano le gomme. Ci vollero più anni perché si disponesse nuovamente degli pneumatici. Il servizio era svolto da mezzi di trasporto di ogni tipo (comprese le moto e i sidecar) purché funzionanti, anche se sempre sovraffollati e talvolta pericolosi. Ma era essenziale per il movimento delle persone e delle merci. Poi, piano piano, è ripresa la produzione di automobili. Per avere

le prime Fiat del dopoguerra ci voleva un anno di prenotazione. Un mio compagno di scuola era figlio dell'ambasciatore svedese a Roma e il padre aveva ottenuto in dotazione una Fiat nuova: era una Topolino furgone. Per cui si andava al mare con i suoi genitori in furgoncino: ma ci sentivamo dei signori! Nel mio palazzo abitava un direttore di banca che, ad un certo punto, riuscì a comperare un Mosquito con grande invidia e ammirazione di tutti. Per dire quale era la situazione...

Per Roma giravano ancora come taxi i Fiat 503 oltre ai pochi taxi ricavati dall'Ardea. Mano a mano che cominciarono ad arrivare le automobili nuove (ricordo, fra le estere, qualche Austin militare, qualche Studebaker del 1947 che, disegnata da Loewy, non era piaciuta agli americani) quelle vecchie andavano in demolizione. C'erano molti che cominciarono a dirci: “ma queste macchine non possono andare demolite!”. Sotto casa mia c'era un commerciante di biciclette che ad un certo punto ebbe un'Alfa 1750 con compressore: un'automobile rossa, bella. Ci andava avanti e indietro per la strada scoppiettando. La voleva vendere e aveva cominciato col chiedere 200.000 lire per poi calare a 150.000 lire: ma non ci riuscì. Non la voleva nessuno perché consumava troppo.

Molti cominciarono a muoversi: io acquistai una Ford A del 1930 da un avvocato che, molto gentilmente, visto che ero un ragazzo, mi disse che aveva uno sfasciacarrozze che gli offriva 45.000 lire ma a me l'avrebbe lasciata a 40.000 lire se l'avessi voluta tenere. La comprai, a

Giorgio Marzolla. Appassionato, esperto e collezionista di auto storiche, scomparso nel 2022, ha sempre associato la passione per la meccanica a un gusto estetico raffinato ed esigente.

rate, visto che non avevo tutta la cifra. Con questa macchina ho fatto diversi viaggi tipo Roma-Trieste o Roma-Milano. Andava molto bene. Come avevo fatto io con la mia "fordina", così facevano altri, se si presentava l'occasione. C'era chi girava con una 514 MM, altri con la 509 o con l'Alfa 1750, e dunque capitava di incontrarsi per la strada fra noi proprietari di vecchie auto. In questo modo ho fatto anche amicizie che sono durate per tutta la vita. Nel frattempo Valerio Moretti (architetto e storico dell'automobile) aveva messo insieme anche lui un gruppo di giovani appassionati e aveva fondato un circolo che si chiamava "La Manovella", il primo fondato in Italia. Era un circolo un po' goliardico.

Altrettanto fece il barone Giorgio Franchetti (appartenente a una famiglia di collezionisti d'arte) che, grazie alla sua grandissima cultura, e alla sua conoscenza dell'arte moderna (frequentava numerosi artisti), convinse con la sua sensibilità gli artisti di allora dell'importanza di certe linee dell'automobile e della bellezza delle sue forme. Fu uno dei primi ad affermare che "una bella automobile è un oggetto d'arte".

Ci furono quindi due movimenti: il primo, quello di Moretti (il club La Manovella) al quale io partecipai come fondatore e di cui sono socio onorario e quello di Giorgio Franchetti, che aveva come punto di ritrovo il Caffè Rosati a Piazza del Popolo dove c'erano tutti gli artisti che parlavano dell'automobile da un punto di vista estetico, in modo originale. Ho imparato molto da loro perché mi facevano vedere certe cose che io allora non riuscivo ancora a vedere.

Ma l'ansia di Franchetti e dei suoi amici, che erano Francesco Sansovetti, Fulvio Carosi, Nicola Bulgari oltre a me ed altri, era quella di salvare le automobili! Non ci interessavano molto l'organizzazione e gli statuti: a noi premeva di salvare queste macchine che erano altri-

menti destinate alla demolizione.

Da questo punto di vista Roma era una città unica al mondo perché aveva doppie ambasciate (quelle presso la Repubblica Italiana e quelle presso il Vaticano), doppia nobiltà rispetto a Torino o Milano (c'era anche la nobiltà "nera"), aveva gli uffici dello Stato e aveva il Cinema che attraeva attori e registi da tutto il mondo. Il suo parco automobili di rappresentanza e di lusso era quindi unico e invidiabile. Tant'è vero che Mario Righini appena poteva veniva a Roma e se ne comprava quattro per volta.

Ma non riuscivamo a salvarle tutte. Ci telefonavamo tra di noi per segnalare le macchine da non perdere, ma eravamo tutti pieni e non sapevamo più dove metterle. Molte ce le regalavano. Questo era lo spirito che ci animava in quell'epoca.

Quando il Quirinale svecchiò il suo parco macchine andammo a vedere tutte quelle Fiat 2800, molte (15-16) con chilometraggi di poche migliaia di km. Ma erano talmente brutte che nessuno di noi le comprò.

Poi anche il Vaticano svecchiò il suo parco che risaliva al 1930: io li presi una Cadillac del 1932 molto bella, una macchina che amo molto. Al Vaticano ci trattavano molto bene: staccavano dalla macchina venduta la targa "SCV" ("Se Cristo Vedesse!", come ironicamente leggevano i romani, anziché Stato della Città del Vaticano), che noi sostituivamo con la targa "Prova" e, soprattutto, prima di farla uscire ci facevano il pieno di benzina. Io sono uscito con la mia Cadillac con il pieno di 120 litri di benzina.

Questo era il problema degli inizi: salvare le vecchie automobili dalla distruzione. Qualche volta riuscivamo a salvarle solo in extremis. Una volta mi segnalavano che da un certo sfasciacarrozze c'era un'Alfa 1750 in demolizione. Quando arrivammo avevano già cominciato a spaccare un vetro: gli demmo 100.000 lire e andammo via con la macchina in moto, seppure con un

vetro rotto.

Un'altra volta incontrammo a Piazza Venezia un amico sfasciacarrozze, Angelo Calò, che trainava un autobus a due piani. Era l'ultimo di questo tipo dell'ATAC, l'azienda comunale dei trasporti. Si trattava di un Alfa Romeo su licenza Mercedes nuovo di zecca, bellissimo: pesava alcune tonnellate, una vera miniera di metallo per il demolitore che lo aveva pagato 500.000 lire. Lui ce lo offrì per la stessa cifra. Ci consultammo tra di noi, ma nessuno avrebbe saputo dove metterlo. Allora cercammo di metterci in contatto con l'Alfa Romeo; dopo due giorni di febbrili telefonate con tutti, compresi Fusi, il Vice Presidente e il responsabile delle Pubbliche Relazioni, l'impresa si rivelò impossibile. In tutta l'Alfa Romeo non si trovò quel mezzo milione di lire necessario per salvare quel bellissimo autobus che andò distrutto. Un vero peccato.

Conoscevamo ormai tutte le macchine d'epoca che giravano per Roma. C'era ad esempio una bellissima Lincoln del 1928 bicolore, a due tonalità di marrone, che delle monache americane avevano regalato alle consorelle italiane. Un giorno non la vedemmo più circolare e cominciammo a chiedere agli sfasciacarrozze che conoscevamo se ne sapessero qualcosa ma senza risultati. Le monache l'avevano venduta ad uno sfasciacarrozze "minore", non collegato con noi, che, purtroppo, la demolì. Peccato: era una macchina perfetta.

Il gruppo che faceva capo a Giorgio Franchetti, senza statuto né regolamento, riuscì a salvare circa trecento macchine, che ora mi capita di rivedere e di riconoscere nei musei di tutta Europa.

Un altro caso, che diede luogo ad un importante apporto di belle macchine antiche, fu quello dell'unico concessionario Alfa Romeo di Roma, Venturi: lui si teneva le macchine che ritirava dai suoi clienti quando le riteneva interessanti e sapevamo che aveva accumulato

una grossa collezione. Era un personaggio scontroso, molto schivo, riservato e un giorno si suicidò. Il fratello, Ferdinando Venturi, fu invitato dal Giudice a fare l'inventario del patrimonio del defunto ai fini successori (c'erano due figli minori) e allora incaricò Francesco Sansovetti e me di andare a vedere che macchine ci fossero. Ci diede solo indicazioni vaghe sull'ubicazione dei vari garage ove erano custodite e un gran mazzo di chiavi. Così noi andammo, provammo le chiavi che spesso non funzionavano, trovammo saracinesche che non salivano, fummo costretti ad infilarci sotto strisciando, sporcandoci tutti, insomma, una fatica! Ma una volta dentro a momenti ci prendeva un colpo. Ci sentivamo come ragazzini lasciati liberi in una pasticceria. C'erano le macchine più incredibili che si potessero immaginare, dalle Alfa Romeo alle Lancia alle americane. Ne trovammo trecento nei vari garage.

Piano piano le abbiamo tirate fuori, le abbiamo ripulite e messe in vendita. Grazie ai collegamenti e ai contatti internazionali attivati da Francesco cominciarono ad arrivare compratori da tutto il mondo che si portavano via 2-3 macchine alla volta. Si trattava prevalentemente di vetture Alfa Romeo ma c'erano molte marche italiane e straniere, fra le quali macchine di una bellezza eccezionale come una Lancia Astura cabriolet Pinin Farina (venduta a 1 milione di lire) o un'Alfa di Nuvolari. Le Alfa 1750 erano inizialmente vendute a poche centinaia di migliaia di lire, ma il loro prezzo, nel giro di due anni, arrivò a quasi 800.000 lire.

Noi piangevamo a veder andare via tutte queste macchine, ma cosa potevamo fare? Non potevamo certo comprarle tutte. Il problema minore era quello economico; era lo spazio dove metterle che ci mancava. Intanto qualcuno di noi, probabilmente Franchetti, si era messo in contatto con qualcuno di Milano,

forse il conte Castelbarco. Fatto sta che venimmo invitati a Milano. Così una sera alle 19, dopo il lavoro, ci muovemmo da Roma direzione Milano, con sette automobili. Fu in quella occasione che abbiamo conosciuto molte persone, con alcune delle quali, persone squisite, siamo rimasti amici per tutta la vita. Ricordo in particolare il conte Luigi Castelbarco che mi ospitava sempre a casa sua in Via Cerva (un bellissimo palazzo nel centro di Milano nel quale c'era perfino un teatro) e Giovannino Lurani con la sua splendida villa in Brianza. Quella prima volta arrivammo a Milano con macchine molto belle fra le quali una Lancia Lambda, due Alfa 1750, la mia "fordina" (la più modesta di tutte) e altre Alfa Romeo.

Quando i milanesi cominciarono a organizzarsi per fare una federazione di club spedirono a Roma in avanscoperta Giovanni Canestrini: volevano verificare chi fossero quei ragazzotti simpatici che avevano quelle macchine così belle, ma che tendevano a giudicare un po' "inconsistenti", come tutti i romani.

Andammo a prendere Canestrini in stazione e, come si può immaginare, con lui e con i suoi racconti ho passato due delle più belle giornate della mia vita. Lo portammo a Piazza del Popolo al Bar Rosati, ritrovo degli artisti. Canestrini rimase molto meravigliato per il livello dei discorsi dei pittori sull'estetica dell'automobile, discorsi che, pur sapendo moltissimo dell'automobile, non aveva mai sentito. Lo portammo alla villa di Francesco Santovetti a Grottaferrata dove era stato realizzato un piccolo museo, poi all'officina di restauri di Fulvio Carosi. Rimase incantato. "Lo avete conquistato Canestrini" – ci disse in seguito Giovannino Lurani – "quando è tornato ci ha raccontato che "sti ragazzi vivono una vita serena in posti bellissimi, non hanno regolamenti, non litigano, sono tutti tranquilli, mangiano e bevono che è una bellezza". Insomma, Canestri-

ni era tornato entusiasta della sua esperienza romana.

Quando si trattò di realizzare una federazione i milanesi ci convocarono un'altra volta. Naturalmente si scatenò subito la lotta (che credo duri da qualche centinaio d'anni) fra i milanesi e i torinesi. Ognuno voleva attrarre a sé qualche cosa. Noi eravamo amici di tutti senza nessun problema, ma venivamo presi da parte in segreto per dirci: "guarda, c'è una certa mozione, c'è un certo articolo che dovete votare". Noi promettevamo di sì a tutti. Dopodiché, nel pomeriggio, finito di pranzare, zitti, zitti, Franchetti, Carosi, Santovetti, io ed altri prendevamo le nostre macchine e ce ne andavamo in Brianza, in posti bellissimi, sperdendoci nelle stradine in mezzo alle ville. "Ma guarda questi milanesi che cosa hanno qua vicino!" ci dicevamo. Alla sera, quando tornavamo, ci toccavano tutti i rimproveri: "Ma come, non c'eravate! Abbiamo perso!" "Ma che hai perso?" "No, perché l'articolo tale ..." Insomma erano lotte dalle quali noi ci tenemmo rigorosamente fuori. E difatti, come ricorda Maggiar, la prima federazione è stata fatta a Verona.

Presto cominciammo a frequentare Milano e le varie manifestazioni sportive (come la Coppa Monza) più assiduamente. Venivamo con le nostre macchine, guidando per le vecchie strade di allora perché non c'era ancora l'autostrada. Era divertente: viaggiavamo in colonna e in certi momenti, sulla Futa o sulla Raticosa, avendo macchine antiche davanti e di dietro, ricordo che avevamo la sensazione di trovarci ancora negli anni Trenta. Tutto, il paesaggio e le macchine, era di quell'epoca (io stesso sono nato negli anni Trenta); vivevamo quasi un momento di choc, tanto da chiederci: "aspetta un momento, ma dove siamo?". Erano gite magnifiche e ci siamo molto divertiti.

Gli anni intanto passavano: ciascuno di noi ha seguito la sua strada. Giorgio Franchetti partì per l'Afri-

ca dove aveva degli interessi. Io ero impegnato all'Università. Insomma, ci siamo un po' dispersi. La Manovella invece è andata avanti, anche se non troppo brillantemente, con il peso sulle spalle di essere il primo circolo italiano.

Certo sono stato fortunato perché ho vissuto in un'epoca nella quale si trovavano tante belle automobili a pochi soldi. Però le belle automobili ci sono anche adesso. Rimpiangeremo per esempio di non aver raccolto le Maserati Biturbo, oppure la Fiat Uno Turbo (da mettere naturalmente in salotto e non da usare, troppo pericolosa). Anche oggi ci sono macchine magnifiche che costano pochissimo, tutte le Abarth. Una Montreal costa appena 15/16 milioni!! Bisogna però avere la sensibilità di captarle, di vederle.

Cosa è cambiato da allora? Non molto. Siamo più o meno sempre gli stessi: ci sono i grandi appassionati, i grandi tecnici, gli esteti e, naturalmente, ci sono anche i parvenu, quelli che comprano le macchine per comparire, per fare bella

figura. Questi ultimi sono forse aumentati essendoci più soldi in giro, ma ci sono sempre stati. Ricordo che una volta andammo via strada da Milano a Torino con tutti gli amici milanesi fra i quali c'era anche un colonnello che aveva una Bugatti. Questi sosteneva che la sua fosse l'unica Bugatti in Italia, cosa non vera perché ne conoscevamo molte altre. Poi durante il pranzo a Torino si vantava: "La mia Bugatti non ha consumato un goccio d'olio!". Allora Luigi Castelbarco, con la sua pipa in bocca, gli rispose flemmaticamente: "Credo bene che non ha consumato, perché è venuta sul camion!" Gli imbecilli ci sono stati sempre.

Siamo nella terza fase del movimento, quella in cui bisogna dargli più cultura. Noi che sappiamo qualcosa in più perché è più tempo che ce ne occupiamo abbiamo il dovere di far capire quello che gli altri non capiscono per ragioni di età o per non averci pensato. E poi bisogna cercare di avere macchine belle. Eliminando senza pietà e non accettando

l'ingresso nel club di vetture ordinarie, banali o insignificanti.

Bisogna cercare di educare la gente al bello. Perché le nostre città sono una più bella dell'altra, ma sotto le case, i monumenti e gli alberi ci sono le automobili. Se ci sono automobili brutte anche la città è più brutta. Dobbiamo quindi pensare a comprare automobili moderne belle, perché se riusciamo a contornarci di cose belle (una bella casa, dei bei quadri, una bella automobile antica) noi miglioriamo la nostra sensibilità, noi diventiamo migliori.

NOTE

1. L'autore probabilmente intendeva dire 15-16.000 Euro.

Come la macchina vecchia divenne vettura da collezione

TESTIMONIANZA DI EDOARDO "DINO" TENCONI, INTERVISTATO DA LORENZO BOSCARRELLI

Tenconi l'abbiamo ascoltato all'Assemblea dei soci di marzo 2023. Il testo che segue è una testimonianza di rara freschezza e vivacità, compendio di quanto ci ha raccontato in Assemblea nell'intervista che gli ha fatto dal vivo il nostro Presidente Boscarelli, arricchita e completata dalle domande del pubblico.

► Il collezionismo e l'associazionismo tra appassionati di automobili d'epoca nasce negli anni Cinquanta, con persone che hanno segnato piuttosto profondamente quel mondo: a Roma, Francesco Santovetti, Giorgio Franchetti, Valerio Moretti, Giorgio Marzolla e diversi altri. A Milano, Angelo Tito Anselmi e, tra i precursori, anche Edoardo Tenconi che viene da una tradizione familiare: suo padre era concessionario Fiat dal 1926. Gli chiediamo innanzitutto come si è avvicinato al mondo delle automobili d'epoca.

È una situazione un po' particolare. Quando mi stavo avvicinando al momento in cui avrei preso la patente, avevo 17 anni, mio padre mi ha detto: "Se vuoi c'è la Topolino che ha fatto tutta la guerra come camion per la ditta, la aggiusti e vai in macchina, se nò te ve a pé e l'è bele che a post", per cui mi sono restaurato alla sera la

mia bella Topolino, l'ho sistemata. Ne è seguita una grossa discussione con mio papà per i colori perché lui voleva farla blu e io volevo farla gialla a pallini o quasi, alla fine l'abbiamo rimessa insieme e ho cominciato ad usarla. Andando in giro mi sono reso conto che faceva un certo effetto vedere una bella Topolino messa a posto bene. Di conseguenza, una cosa tira l'altra, ho rimesso insieme una Balilla Spider che avevo su in campagna e con quella sono andato a fare le ferie a Rapallo con l'amico Franco Adamoli. Diciamo che ci siamo divertiti e abbiamo cominciato a vedere le macchine vecchie come una cosa un po' differente dal consueto.

In quegli anni l'Automobile Club di Milano organizzava il Trofeo Supercortemaggiore e, nell'edizione del 1959, probabilmente con la spinta di Giovannino Lurani, hanno fatto un piccolo gruppo di vetture, diciamo, d'epoca; però erano più che altro per allora macchine vecchie. C'erano Lurani, il conte Luigi Castelbarco, Angelo Tito Anselmi, Lazzaroni, il dottor Dacomo; ho partecipato a questa manifestazione e: "... toh va che bell! Allora non ci sono solo io, ma anche degli altri".

Nel 1959 avevamo fondato il CMAE. Contemporaneamente Anselmi aveva fondato la FIAME, Federazione Italiana Auto e Motoveicoli d'Epoca. Successe subito la guerra tra Anselmi e Quaglino, perché Quaglino a Torino aveva fondato il Veteran Car Club, sempre per raggruppare diversi club. Poi, anche con il mio intervento e con tanta buona volontà, siamo riusciti a creare l'ASI, che raggruppa tutti i

club italiani, eliminando così i conflitti tra le associazioni precedenti. Quando siamo nati qui a Milano eravamo 15 amici e in Italia saremo stati forse un centinaio. Di conseguenza anche per questo motivo sono stato più o meno da stimolo per la nascita di quasi tutti i club Lombardi e dell'Alta Italia. Siamo andati avanti, tutte le cose si sono sviluppate, sono aumentate. I romani erano già più avanti di noi perché loro si erano associati nel 1958; abbiamo fatto tanti raduni assieme. Quello che mi fa specie, ripensandoci, è che i romani venivano tranquillamente a fare la Coppa Monza partendo il venerdì sera con le Lambda, le 1750 Alfa Romeo, le Balilla, la 509, con quello che capitava, come noi milanesi andavamo a fare raduni in Veneto, Liguria. Loro da Roma venivano tranquillamente a Milano, non c'era l'Autostrada del Sole; facevamo la nostra manifestazione a Milano (10/15 giri di pista a Monza, con cronometro, così, facendo finta di fare una gara) stavamo in compagnia, si chiacchierava e poi tornavano a Roma. Oggi pensare di fare con una Lambda, o con una 1100 normale, il viaggio Roma-Milano per 10 giri in pista, è una cosa un po' fuori di testa.

Con la Balilla sono andato più di una volta a Trieste, sono andato in Jugoslavia e, con l'amico Adamoli, con due Balilla a Roma, dove abbiamo partecipato alla "1000 Km del Messaggero" (Milano-Roma e viceversa, organizzata dal quotidiano "Il Messaggero"), sempre via strada. Una delle prime gare è stata a Torino, poi – organizzata dal Veteran Car Club di Bassano del Grappa – c'è

Edoardo Tenconi. Tecnico e restauratore di automobili d'epoca ne è esperto e collezionista. "Figlio d'arte", in quanto suo padre dal 1926 fu titolare di una Concessionaria Fiat. Ha disputato rallye e gare di velocità negli anni Sessanta e in seguito gare per vetture d'epoca, con queste ultime ottenendo numerose vittorie. Nel 1960 ebbe il riconoscimento di "Gentiluomo della Strada" per il suo coraggioso intervento di salvataggio di persone coinvolte in un incidente d'auto.

stata la visita alle distillerie Nardini, il cui proprietario era collezionista: si andava tranquillamente per strada come niente fosse.

Oggi sembra diventato tutto molto difficile. Nei primi anni Novanta si poteva fare abbastanza tranquillamente la Milano-Bergamo, mentre oggi è complicato. È cambiato molto l'approccio alle vetture d'epoca, ma oggi viaggiando in autostrada con una macchina che fa i 90 all'ora si hanno tutti i camion che ti passano sulle orecchie: non è molto salutare andare in giro così. Io ho vissuto le macchine d'epoca nel periodo più bello, quando tutto era nuovo, tutto era facile. Le macchine d'epoca erano roba vecchia, usarle poteva apparire una cosa da stupidi, però quando si andava in giro chi ci osservava ci rispettava e ci guardava volentieri.

Ho sempre comperato macchine solo perché mi piacevano e perché avevo le 50.000 lire in tasca. Se ne avevo 45 e quello ne voleva 50 (come mi è capitato con una bella Balilla Coppa d'Oro) gliela ho lasciata demolire, ... ne avevo solo 45!!! Era un demolitore alla Cicognola.

È stato un mondo particolare, soprattutto si era solo ed esclusivamente amici. Si andava a fare dei giri, c'era ad esempio il Federico Robutti, andavamo a fare i raduni e tutte le volte che si partiva mi chiedeva: tu a che ora parti? Io dicevo, parto alle 8 e tu? Lui rispondeva: io alle 7 e mezza. Lui partiva sempre una mezz'ora prima di me e non capivo perché non si potesse andare assieme. Un bel momento poi me lo ha spiegato: l'importante è essere davanti al Tenconi perché se resti a piedi c'è dietro lui che ti salva! A Federico Robutti non è mai piaciuta la Balilla, non gli andava bene. Una volta, dopo un raduno a Torino, tornando a casa la sera oramai tardi, saranno state le 11:30, in una piazzola vicino a Rho ho l'impressione di vedere una Balilla ferma in piazzola.

Grande frenata, entro e vedo Federico Robutti seduto sulla panchina della Balilla. Gli dico: "cusa se te fe chi?" "Eh non va," dice "domani mattina ci penseremo." Aveva una stupidata, una roba da poco, gliel'ho messa a posto e siamo ripartiti per Milano. Se uno vedeva una macchina ferma per strada si fermava, indipendentemente dal fatto che fosse una macchina d'epoca o meno. Voleva dire che c'era qualcuno con dei problemi. Oggi se si vede una macchina ferma per strada si accelera e via. È cambiata completamente la mentalità, vi dirò che mi dispiace.

► *Dino, parlaci del carattere angelico di Tito Anselmi.*

Allora, i pezzi grossi a Milano erano Lurani, Castelbarco (mio testimone di nozze) e Tito Anselmi. Poi c'era l'operativo, che era il dottor Dacomo. Tito Anselmi era una persona validissima, molto colto, molto profondo per tutto ciò che riguardava le macchine storiche, ma aveva un enorme difetto: litigava con tutti! Anche a me è capitato, ma finito il discorso eravamo amici come prima. Purtroppo l'Anselmi mandava sulla forca e diceva "parole di fuoco" a tutti per iscritto. Per cui ogni volta succedeva la tragedia, perché finché ti mando sulla forca per voce... "hai sbagliato a capire", ma pubblicato su rivista o roba del genere, o fatto girare per lettera raccomandata era molto pesante. Mettere d'accordo l'Anselmi e Quaglino è stata un'impresa di quelle ...! Quaglino era un antiquario, vedeva le vetture d'epoca forse più come attività commerciale, anche se non credo abbia trattato tante macchine. L'Anselmi aveva un altro punto di vista; anche lui se c'era da comperare o da vendere lo faceva volentieri, però era molto rigoroso. Di quelle lotte, ragazzi...

► *È cambiata l'attenzione all'originalità delle automobili da allora a oggi, oppure no?*

È cambiata in maniera notevole; all'inizio l'importante era che le macchine funzionassero e facessero

bella figura. Volevamo la macchina bella, anche se per me era più importante che la macchina andasse, non guardavo molto l'estetica. Oggi è diventata una cosa estremamente importante, io però non sono assolutamente d'accordo, perché penso che l'automobile sia un mezzo per muoversi. È sempre stato così ed è sempre servita a questo; ogni automobile è nata con un dato allestimento, ma già negli anni Trenta esistevano duecento fabbriche di accessori per auto, dalle foderine, ai bauli... Tutte queste cose secondo me fanno parte della storia, è sbagliato insistere sull'assoluta originalità. Per esempio, sto mettendo insieme una Fiat 1900 Granluce degli anni Cinquanta che ha delle fodere che sono state montate quando è nata. So già che quando la presenterò alla Commissione Tecnica dell'ASI mi diranno che devo cambiare le fodere, che sono da buttare via, e rifare l'interno originale; ma la macchina è nata con quelle fodere, sono quelle originali dell'epoca, la fodera fa parte dell'automobile...

L'altro giorno mi hanno contestato che i fili delle candele devono essere verdi e non neri; ma un tempo i fili delle candele si cambiavano, certo se ci metto i fili al silicone di adesso ci sarebbe da ridere, ma se monto i fili delle candele di allora perché contestarli? La 600 è nata con i fili neri, poi sono diventati rossi e poi verdi. Non mi sembra si debba essere così fiscali su certe cose.

Ho una Balilla camioncino, nata autocarro originale Fiat, non una vettura trasformata, che dietro ha le panchette per sedersi. Durante la guerra ci si pigiavano tantissime persone messe in tutte le maniere, le due panchette dietro montate per far sedere la gente e andare in giro sono parte della storia, anche se la macchina in origine non le aveva. Io non le tolgo, le lascio lì... Ogni vettura ha la sua storia, che va mantenuta.

Ai tempi avevo venduto una 600 che costava 700.000 lire, il proprie-

tario ha speso quasi 850.000 lire di accessori, ha speso più per gli accessori che per l'auto... e il profilino, la vernice con la righetta di fianco... allora era così. Non possiamo negare queste cose, se vogliamo farle diventare tutte uguali va bene, ma io non sono d'accordo.

► *C'è qualche automobile che non sei riuscito a recuperare, che rimpiangi di non aver presa?*

Tante, tante, tante... Una particolarmente importante. Una sera mi fermo a un distributore di benzina in via Gallarate, nella periferia di Milano, e vedo qualcosa di rosso in una specie di box; vado a vedere, era una Maserati 250F, di Formula 1, nuova, mai messa in strada. La macchina era andata in Argentina, per fare il Gran Premio d'Argentina, ma il pilota si era fatto male, era rimasta bloccata là. Un bel momento l'hanno messa su una nave che veniva in Italia ed è tornata qui. Volevano 700.000 lire ma se gliene davi 500 era la stessa roba. Però allora cosa ne fai tu di una Maserati Formula 1? Non potevi metterla in moto per strada, per fare due giri in pista dovevi noleggiare la pista di Monza con tutti i servizi, quindi ti costava troppo, targarla neanche parlarne. Avessi abitato al piano terra l'avrei presa e messa in salotto come ha fatto il mio amico con una Ferrari LWB; l'aveva in salotto e la sera dopo mangiato si beveva un grappino sulla Ferrari. Edoardo Luoldi ha tentato di vendere la sua Ferrari Le Mans pubblicando annunci sulla rivista Auto Italiana Sport partendo da un milione e due, un milione e tre; non la voleva nessuno perché una macchina da corsa non vincente non interessa a nessuno. Adesso abbiamo la passione per le macchine da corsa, ma allora non c'era.

C'è un'altra macchina che "mi è rimasta qua". Vado non mi ricordo per quale ragione in Brianza, fuori da una carrozzeria c'era una specie di barchetta brutta, con il muso tagliato, guardo le ruote e a quel punto mi fermo: era una Fiat 8V spider.

Cavoli, io con la mia 8V andavo in giro usando lo spinterogeno della Astura, volevo lo spinterogeno... Tanto era buttata lì! Sono diventato matto per farmi dare lo spinterogeno, ma non c'è stato verso; lui voleva 350.000 lire della vettura, io gliene volevo dare 200.000 per lo spinterogeno e non me l'ha dato. Più tardi ho saputo la storia della macchina e non gli avrei dato 350.000 lire, ma 3 milioni e mezzo perché era la macchina con cui si era ammazzato Diego Capelli. Non l'ho comperata anche perché la Fiat non aveva una versione 8V aperta, le 8V spider non esistevano; questa se l'era fatta fare Diego Capelli comperando la normale berlinetta, portandola da Zagato e facendola tagliare. Oggi la macchina è di proprietà di un signore del veronese, bene per lui, però il fatto di non averla comprata per non aver capito cosa fosse mi è rimasto qua.

► *(Intervento del pubblico.) Lei mi ha raccontato di non aver acquistato delle auto della Scuderia Milan.*

Ho una 1100 coupé Siata, fatta come una goccia, una macchina particolare, che io avevo visto nel deposito comunale di via Meda, dove c'erano tutte le macchine sequestrate. A 16/17 anni mi sono iscritto alle aste, ci andavo in bicicletta, purtroppo: quando la macchina è andata in asta non c'ero, l'aveva presa un rottamaio, un certo Salvatore Mezzasalma, abbastanza noto nel milanese, io l'ho comperata da lui. Era targata, ho fatto l'ispezione al PRA e ho scoperto che era stata di un certo Ruggeri Arialdo, di Busto Arsizio. Non sapevo chi fosse, ma siccome non riuscivo a capire come montare i fari anteriori perché erano fissati con due viti autofilettanti ("parker") appoggiate sui parafanghi, ho cercato il Ruggeri. Parlo con la sorella che mi dice che il fratello è in Argentina; le spiego che sono venuto per delle informazioni sulla macchina... "se rientra questo è il mio biglietto da visita". Dopo un anno o forse due mi telefona Ruggeri e gli

dico "mi servono delle informazioni su una 1100 da corsa: dovrebbe conoscerla, una macchina particolare". Mi risponde "eh n'u avù de machin de corsa!"²

Parliamo del più e del meno poi inizia a ricordarsi. "Si sì ho capito, mi ricordo una macchina che ho fatto fare per la Mille Miglia nel '40, se viene giù ho tre stanze piene di fotografie di macchine da corsa, se le porta via mi fa un piacere, anzi già ch'el veng giù ho tre Alfa Romeo 2500 se mi porta via anche quelle così libero la cascina". Ho pensato: "le fotografie mi interessano, ma delle Alfa Romeo cosa me ne faccio, ne ho già una 2500 Gobbone [ndr: Freccia d'Oro]". Allora ho fatto finta di niente e ho lasciato perdere. Ho saputo poi da un altro che era passato a ritirarle che non erano tre Alfa Romeo Freccia d'Oro, ma tre 8C 2300 Monza portate a 2500 di cilindrata per fare le gare... allora ho pensato che forse sarebbe stato meglio se fossi andato a vedere!

► *Ho sempre sentito parlare di una accoppiata vincente Tenconi-Cocchetti.*

A questo proposito bisognerebbe forse fare una storia di famiglia. Il papà del Cocchetti aveva una Züst e veniva da mio papà a farsi mettere a posto la convergenza perché faceva lo shimmy. Un bel momento, non so per quale ragione, certi Enrico Turri e Arrigo Cocchetti vengono a trovarci perché preparassimo la loro automobile. Alla sera lavoravamo sulle macchine da corsa, Turri era pilota, Cocchetti oltre a essere pilota conosceva i percorsi. Abbiamo preparato la Topolino, la Renault 4 CV, la Dauphine, poi la Giulietta berlina, che in Mille Miglia ha dato la paga in rettilineo alla Sprint Veloce di Quaroni. Ne è successa una guerra perché Quaroni era figlio di una persona importante dell'Alfa Romeo; e in Alfa hanno messo le due macchine nel tunnel del vento e si sono accorti che la berlina era molto più aerodinamica della Sprint, per cui è nata la SS. Cocchetti, dopo un po' di anni, (io avevo una 1100 ritirata da un contrabbandiere) mi dice: "Dai, non verresti a farmi numero alla Consuma?" Io dico: "Subito!"

Senza dir niente a mio padre, chiaramente, perché se no mi avrebbe bloccato. Vado alla Consuma. La domenica prima siamo partiti alle 7 di mattina da Milano e siamo tornati da Firenze all'una di notte; i 10 km della Consuma li abbiamo fatti 4.000 volte! *"Qui devi entrare a 5.750 giri con la ruota appoggiata così"* ...spiegandomi tutto il percorso... Arriva il giorno della gara¹, la sera prima telefono a mio padre, e lui mi dice: *"Il rally della Toscana l'hanno fatto quindici giorni fa, tu sei lì per far la Consuma"*. *"Sì ma sai papà..."* dico io. *"No! Cerca minga de purtà a cà un parafang gibulà, se no te gibugli el cù ... però vai più forte che puoi!"*

E così abbiamo cominciato. Cocchetti conosceva i percorsi, sapeva dove metter le ruote, quanti giri, là c'è il tubo verniciato di bianco, devi sfiorare il tubo, lasciala andare, tecnica di guida, lasciala andare... La domenica dopo ho cominciato a trovarci gusto, lui ha fatto il primo e io ho fatto il secondo, tutti gli altri professionisti della 1100 erano dietro. Dopo c'era la Bobbio-Penice, andiamo a provarla. *"Ingegnere"* gli dico *"sta curva chi?"* E lui: *"Penso di controllarla domani ... chi va pian perché l'anno scorso è volato fuori Stefani"*. Poi mi è venuto qualche dubbio: strano, la Consuma la conosce così bene e questa no. Tempo dopo mi ha detto: *"Io ti ho insegnato la Consuma e mi hai fatto tirar fuori due metri di lingua per starti davanti io ti porto per fare numero e tu mi batti, adesso ti dico dove c'è da farsi male, ma dove c'è da tenere giù il piede*

sono cavoli tuoi".

Poi io dopo la 1100 e la Stanguellini Junior comincio a correre anche con la Abarth 850, era la macchina che usava mia sorella per portare a scuola i bambini, il venerdì sera la macchina doveva essere a mia disposizione: giù motore, giù cambio, mettevo motore e cambio da corsa, si partiva per andare a correre, facevo la gara, tornavo indietro nella notte di domenica, sostituzione di motore e cambio e la macchina era pronta per andare in giro, doveva usarla mia sorella e non potevo tenerla io. Cocchetti invece è passato a correre con la BMW 700 e altre macchine; aveva fatto sei Mille Miglia di quelle vere...

Un bel momento, passato un po' di tempo, mi dice: *"Ma ti el 1100 te ghe let ammò perché lo lasci lì, dai che lo usiamo assieme."* *"Sì sì!"* E così abbiamo iniziato a correre assieme nelle gare per macchine storiche. Ho perso la proprietà della 1100 perché era fissa nella sua officina; arrivavo col camioncino, caricavo la macchina, andavamo a correre, tornavamo indietro, gliela scaricavo lì e lui faceva la manutenzione tutta la settimana. Siamo diventati la coppia più vecchia, quando abbiamo vinto il secondo posto al campionato velocità con quella macchina, nel 2006, avevo 66 anni e l'Arrigo ne aveva quasi 80, la macchina ne aveva 50, eravamo i più vecchi della compagnia, ma ci siamo divertiti molto con questa 1100. Per tutti la 1100 era di Cocchetti invece era la

mia... Adesso è là a riposo, non so cosa ne farò, perché passati gli 80 non mi rinnovano più la licenza per correre. Abbiamo fatto tanti anni da amici rivali prima, da coppia dopo... Mi manca molto.

► *All'inizio del collezionismo, negli anni Cinquanta-Sessanta, si cercavano anche le macchine degli inizi del Novecento?*

Allora c'erano alcuni che venivano a fare le manifestazioni con le macchine di inizio secolo, però non erano tanti, perché c'erano da fare trasferte lunghe e si preferivano macchine degli anni Venti. Comunque c'erano diverse macchine degli anni Dieci, le si apprezzavano, eravamo contenti quando c'erano. Poi una volta a Monza, mentre giravano macchine degli anni Dieci, è arrivata la Mercedes con una Gran Premio della Formula di peso massimo di 750 chili, con credo Hermann Lang. È salito in macchina con il suo caschetto di pelle... *"Guarda che ci sono su le macchine vecchie..."* *"Sì, sì, ma vado solo un momentino a scaldare il motore"*. *El pasava davanti ai box a 280-300 a l'ura:* è partito e non voleva più fermarsi, forse si divertiva troppo a guidarla!

NOTE

1. XXV edizione della Coppa della Consuma, disputata il 2 giugno 1963.

2. Si veda la monografia AISA n. 116: *"Correre nel dopoguerra. La Scuderia Milan 1946-1966"*.

A cena con Pinin Farina

I RICORDI DI VALERIO MORETTI, INTERVISTATO DA DANILO CASTELLARIN

► *Come iniziò la sua storia di passione per le auto d'epoca?*

Tutto è cominciato intorno alla metà degli anni Cinquanta, quando, insieme a mio fratello Mario, all'epoca studente di ingegneria, acquistammo una Balilla tre marce di colore verde. Poco tempo dopo, intorno al 1956, insieme ad altri amici, fondai la "Scuderia La Manovella".

► *All'inizio era una passione goliardica?*

Ogni occasione era buona per sfilare con le nostre vecchie auto nel centro di Roma, allora aperto al traffico. Eravamo molto giovani. Poi capimmo che era necessario un salto culturale e grazie a Giorgio Franchetti e Francesco Santovetti entrammo in contatto con Edward Montagu di *Veteran & Vintage Magazine*.

► *Così l'asticella si alzò...*

Sì, decisamente. Con gli amici della Scuderia Manovella iniziammo a porre le fondamenta storiche dell'auto e della moto su basi scientifiche, liberando la narrazione dal pressapochismo iniziale, devo dire un po' folkloristico e quasi caricaturale. Insomma non volevamo che

tutto si riducesse alla banalità delle... care vecchie nonnine.

► *Un impegno al quale ha dedicato la vita intera...*

Non sono stato il solo. Voglio ricordare il mio "carissimo nemico" Angelo Tito Anselmi e soprattutto Giovannino Lurani, allora presidente della Sottocommissione storica della FIA, di cui ero il membro titolare italiano, che mi indusse a studiare i precursori, i progettisti, gli artigiani industriali, gli stilisti, i piloti, una lunga schiera di personalità, il cui contributo è stato determinante, e la cui memoria ho cercato di salvaguardare con un monumentale "Repertorio" che oggi, dopo 25 anni di lavoro, ha raggiunto finalmente un'adeguata completezza.

► *Fu proprio Anselmi a mettersi in contatto con lei, che all'epoca occupava la carica di segretario della Scuderia La Manovella...*

Mi scrisse una lettera, perché alla fine degli anni Cinquanta non c'erano telefonini, WhatsApp e computer. Mi chiese cosa ne pensavo sulla possibilità di aprire una sezione nordica del nostro club. Lo incoraggiai e scrissi al grande Carlo Biscaretti di Ruffia, offrendogli la presidenza del nostro circolo. E a proposito di manovelle, lui mi rispose con una lettera affettuosa. Scrisse testualmente: *"A voi giovani e alla vostra felice impresa un augurio cordiale da un anziano del 1898, vecchia manovella ancora in prima linea"*. Fantastico.

► *Nel 1957, in occasione del Salone dell'Automobile, si tenne a Torino il primo convegno di storia motoristica...*

C'ero anch'io. E per dire quanto i tempi siano cambiati, ricordo che

quando arrivai al palazzo del Valentino e chiesi dove fossero i lavori del convegno, nessuno ne sapeva nulla. Passò un lungo quarto d'ora. Finché qualcuno, telefonando a qualcun altro, scoprì che in una saletta del secondo piano c'era una riunione. Sembravano carbonari. Che pagassi pure il biglietto d'ingresso al Salone e avrei potuto partecipare anch'io. Ricordo che Biscaretti di Ruffia mi fece accomodare in prima fila.

► *Una dimensione amichevole e accogliente...*

Avevo conosciuto personalmente Carlo Biscaretti pochi mesi prima, quando con mio fratello arrivammo a Torino con la 600 di seconda mano acquistata dal gioielliere Gianni Bulgari, per anni mio compagno di classe al liceo. Forse nel lungo viaggio Roma-Torino, senza autostrada, le avevamo tirato un po' troppo il collo. Sta di fatto che, appena arrivati a Torino, le bronzine erano fuse. Che fare? Era il 14 agosto e tutte le officine avevano sul portone d'ingresso un bel cartello con la desolante scritta "Chiuso per ferie". Eravamo disperati. Ci tolse dai guai proprio Biscaretti, al quale chiesi aiuto. Ci portò da un altro grande dell'automobilismo, niente-dimeno che Alessandro Cagno, che gestiva il Garage Autocagno, dove ordinò ai suoi meccanici di mettersi immediatamente al lavoro per riparare la 600¹.

► *Sono nomi che fanno sognare. Chi altri conobbe al convegno?*

C'erano Giovanni Canestrini, Egon Hanus che al convegno di Torino prestarono attenzione al mio intervento dedicato all'esperienza romana. Negli anni successivi il

Valerio Moretti, Romano, classe 1935, architetto e urbanista, è stato fra i promotori dell'automobilismo storico in Italia. Ha curato la rivista "La Manovella" dal 1961 a 1971 e ne ha scelto il nome. È stato anche socio fondatore del 'Circolo Romano La Manovella' e poi del 'Veteran Car Club d'Italia', entrando di diritto nel primo Consiglio federale, dopo la costituzione dell'Asi, nel 1966. Giornalista e scrittore, ha firmato diversi libri aggiudicandosi il premio Ansa con il volume 'Quando corre Nuvolari'.

movimento crebbe, sull'esempio di Roma, non solo a Milano e Torino, ma anche a Bologna, Trieste, Verona e Palermo. Nel 1960 a Milano venne costituita la Federazione Italiana Automotoveicoli d'Epoca (FIAME), alla quale aderirono diversi club e circoli. C'erano nomi come Lurani, Canestrini, Caproni di Taliedo, Lazzaroni e Castelbarco di Milano; i miei amici palermitani Moncada di Paternò e Cupane, oltre ai miei compagni di liceo Gianni Bulgari e Gian Filippo Elti di Rodeano. E fra i protagonisti torinesi spiccavano Umberto Agnelli, Valerio Giacosa (fratello del più noto Dante), Battista "Pinin" Farina, del quale divenni amico.

Se per andare a Torino viaggiamo in aereo, quando atterravo a Torino Caselle, dove il terminal era poco più che un capannone, ogni volta Pinin era lì che mi aspettava, sul terzo gradino della scaletta d'ingresso. Io non avevo bagagli così potevo lasciare rapidamente l'aeroporto. Ogni volta Pinin veniva a prendermi con la mitica Florida e cenavamo insieme. Poi mi portava in albergo. Sembra una favola a ripensarci oggi. ► *Lei ha scritto importanti reportages, fra i quali il racconto della Pechino-Parigi con foto inedite del 1907. Come le riuscì quell'impresa?*

Conquistai la fiducia di Luigi Barzini junior, figlio dell'inviato del *Corriere della Sera* Luigi Barzini senior che, insieme al principe Scipione Borghese e allo chauffeur Ettore Guizzardi erano stati i protagonisti di quella memorabile impresa su Itala. Barzini mi accolse nella sua residenza appartata sulla via Cassia, nel 1963. Ricordo che mi aprì la porta un cameriere di colore, come quelli che allora si vedevano solo nei film americani.

► *Venne accolto con simpatia?*

Il lavoro del giornalista e dello storico non prevede necessariamente queste condizioni, l'importante è portare a casa il risultato. Barzini stava seduto dietro a una scrivania e dopo qualche convenevole mi dis-

se frettolosamente *"In quella scatola troverà tutte le foto scattate nel 1907 da mio padre, scelga quelle che le interessano di più e poi ne ordini la stampa al mio fotografo, in via Po, che conserva ancora le lastre"*. Dopo di che mi ignorò e riprese a dettare in inglese ad una segretaria il testo del libro *"The Italians"* che stava ultimando e uscì in primavera. Per parte mia, avevo già preso una decisione: era evidente che non avrei scelto nessuna foto, perché la stessa sera sarei corso dal fotografo e le avrei ordinate tutte. Quando, qualche giorno dopo, pagai di tasca mia le foto stampate su carta, formato 12 x 24, ricavate da lastre su vetro, e vidi quelle immagini uscire dalla storia mi sentii mancare la terra sotto i piedi.

► *Anche Giorgio De Chirico e Maria Antonietta Avanzo furono protagonisti delle sue interviste. Che cosa ricorda di loro?*

De Chirico aveva realizzato per la Fiat il manifesto pubblicitario della Fiat 1400 che certamente nulla aggiungeva alla sua grande e già consolidata fama, ma rappresentò una nobilitazione culturale per la stessa casa torinese che all'epoca si avvaleva perfino di una casa di produzione cinematografica, Cinefiat si chiamava, per realizzare filmati pubblicitari, oggi diventati preziosi cammei per gli appassionati. Molti non lo sanno ma allora per Cinefiat lavoravano personaggi del calibro di Claude Lelouch, Sergio Castelletto, Vittorio Gassman, Nino Manfredi e tanti altri famosi artisti.

► *E la Avanzo?*

Era una simpatica signora. Fra le due guerre era diventata un'icona sportiva e mondana della buona società. Giovane e spigliata, con ottime relazioni sociali, aveva dimostrato di saperci fare al volante della sua Alfa Romeo Tipo ES e giusto cent'anni fa, nel settembre del 1921, si classificò terza nel Gran Premio Gentleman di Brescia, sul Circuito di Montichiari, preceduta solo da Giulio Masetti e da Tommaso Saccomanni, due assi consa-

crati, riuscendo a prevalere anche su Alfieri Maserati.

► *Un'altra sua famosa intervista fu quella a Eliska Junek-Khas che corse la Targa Florio del 1927 su Bugatti con grande perizia, riuscendo perfino a tener testa per qualche giro all'agguerrita compagine maschile, fatto che all'epoca suscitò grande clamore...*

La incontrai nel 1969 a Praga. Dopo la morte del marito Vincent Junek, un ricco banchiere, appassionato sportivo ed amico personale di Ettore Bugatti, aveva avuto una vita tutt'altro che facile. Non solo aveva dovuto abbandonare ogni attività sportiva, ma era stata costretta a ridimensionare drasticamente il suo tenore di vita, sfiorando l'indigenza. Ricordo che mia moglie, commossa, le regalò molti abiti per provvedere alla dote della nipote che stava per sposarsi. Partimmo da Praga con il bagaglio drasticamente ridotto.

► *Lei ha visto nascere la passione e la cultura del motorismo storico in Italia. Quali sono i valori che vorrebbe fossero conservati e trasmessi al futuro?*

Gli stessi valori che hanno ispirato il periodo "romano" de La Manovella e cioè non considerare auto e moto solo come "oggetti", ma piuttosto come "monumenti", testimoni dell'ingegno umano che le ha generate. Evitando accuratamente l'aspetto ludico e commerciale. Quest'ultimo, a volte, oggi prevalente.

NOTE

1. Cagno, torinese, classe 1883, detto "Sandrin", fu il primo vincitore della Targa Florio nel 1906. Debuttò nelle corse nel 1902, come meccanico di Storero. Colse la sua prima vittoria nel 1905, alla corsa in salita del Mont Ventoux (Provenza). Oltre che ottimo pilota fu anche coraggioso aviatore e grande meccanico. Ritiratosi dalle corse aprì a Torino una Autorimessa e concessionaria Fiat, la Autocagno di cui accenna Moretti

Però anche Torino...

DONATELLA BIFFIGNANDI

In questa monografia abbiamo sentito le voci e le vicende di tanti personaggi protagonisti di quell'entusiasmante periodo degli anni Cinquanta e Sessanta, quando il movimento del motorismo storico era ancora tutto da inventare e da costruire. Maggari, Marzolla, Moretti, Tenconi, ci hanno raccontato quel periodo e contemporaneamente ci hanno raccontato la loro giovinezza. Nelle loro parole abbiamo ritrovato anche Franchetti, Castelbarco, Canestrini, Biscaretti, Lurani, Carosi, Bulgari... Insieme a loro abbiamo rivisto le città di Roma e di Milano del dopoguerra, il faticoso riprendersi la vita e la gioia, le amicizie sorte per caso e durate decenni, gli incontri, le scoperte, la nascita dei club, l'organizzazione dei primi eventi comuni.

È rimasta invece sullo sfondo Torino, a cui vorrei dedicare queste ultime righe.

Anche Torino è stata protagonista a pieno titolo di quel periodo. Nell'aprile 1961 nasceva il Veteran Car Club d'Italia, con la presidenza di Umberto Agnelli. Radunava un piccolo gruppo di appassionati della motorizzazione antica convinti che, associandosi, avrebbero potuto dare sfogo, molto più che singolarmente, alla propria passione per i veicoli del passato. Il Veteran è stato il primo Club del genere in Piemonte e ha svolto subito una grande attività radunistica, conquistando in breve molti proseliti. Da una quindicina di soci oggi ne conta più di novecento – e ha anche dato impulso alla nascita di almeno altre cinque associazioni del genere, solo in Torino.

Ed è a Torino che il Veteran Car Club d'Italia si è fuso con la milanese FIAME, Federazione Italiana Automotoveicoli d'Epoca, nel 1965: nei documenti costitutivi leggiamo i nomi che già conosciamo per averli sentiti ripetere dalle testimonianze riportate nella monografia. Sono quelli di Giorgio Franchetti, Massimo Leto di Priolo, Angelo Tito Anselmi, Corrado Cupellini, Battista Pininfarina, Elio Quagliano, Umberto Peretti Colò, Aldo Billia. E sempre a Torino, il 18 giugno 1966, si è approvato lo Statuto del nuovo ente nato dalla fusione, l'Autoclub Storico Italiano, ossia l'ASI (diventato Automotoclub Storico Italiano nel 1968), e cresciuto negli anni in realtà imprescindibile per gli appassionati di auto d'epoca. Stavolta partecipano anche Lurani, Lazzaroni, Caproni, Maggari, Biscaretti di Ruffia, Moretti, Moncada. Sostanzialmente, gran parte del movimento allora in embrione è a Torino in quel momento. Non certo per caso: la riunione che ratifica la nascita del nuovo organismo si tiene al Museo dell'Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia (che tra l'altro è sede del VCCI), e molte delle successive assemblee dell'ASI si svolgono invece all'interno di un altro organismo, nato in quegli anni: il Centro Storico Fiat.

Torino infatti gode già in quei primi anni Sessanta di due istituzioni uniche, diversissime fra loro per finalità e presupposti. Una è il Museo dell'Automobile, la cui costituzione risale addirittura al 1933 (primo museo dell'automobile al mondo) ma che nel novembre 1960 ha lasciato gli scomodi e quasi inagibili

spazi sotto le gradinate dello Stadio di via Filadelfia per trasferirsi nella modernissima sede di corso Unità d'Italia. Sarà una delle poche collezioni museali in Italia a godere di uno spazio progettato ad hoc e non "adattato" a scopi museali. La collezione raduna automobili italiane e straniere, per circa ottanta marche diverse; è visitabile dal pubblico tutti i giorni, e ad essa si sarebbe affiancato presto un superbo Centro di Documentazione.

Parallelamente, intanto, a Torino nasce anche il Centro Storico Fiat (1963). Anche la sua collocazione è unica: all'interno di uno splendido edificio liberty che fu il primo ampliamento (1907) delle officine di corso Dante dove nacque l'azienda. Subito persegue scopi che non erano, né potevano essere, quelli di un Museo come il Biscaretti: era l'emanazione delle Pubbliche Relazioni Fiat, e costituiva il "biglietto da visita" dell'azienda, allora saldamente ancorata alle sue radici torinesi e alla sua storia. È stato il primo museo aziendale di una industria automobilistica italiana, e fu motore per la costituzione di quelli successivi, dal Museo Alfa Romeo alla Galleria Ferrari al Museo Lamborghini e così via. Ma soprattutto è il luogo dove viene raccontata la storia industriale dell'unica (oltre che più importante) azienda italiana che ha traversato l'intero Novecento, costruendo di tutto: aeroplani, treni, trattori, biciclette, lavatrici, frigoriferi, tecnologie belliche e persino motori per navi. E di tutto vi è testimonianza nel Centro Storico (anch'esso arricchito da uno straordinario archivio).

Ma il Centro Storico è stato esso stesso luogo dove si è “fatta” la storia: per esempio il 4 maggio 1966 quando, nel salone centrale, Vittorio Valletta firmò l'accordo con l'URSS che portò alla costruzione di Togliattigrad.

È naturale che entrambe queste istituzioni, emanazioni di un passato industriale ancora ben vivo e degno di futuro, partecipassero, ciascuna a suo modo, allo sviluppo del movimento del motorismo storico. Non solo ospitando le riunioni e le assemblee dei club, o convegni e incontri; ma anche organizzando e partecipando attivamente, con le proprie macchine, a rievocazioni e raduni. Un esempio? Il curatore della Biblioteca e del Centro di Documentazione del Museo, Giacinto Corte di Montanaro, è presidente del Club “Amici del Museo dell'Automobile”, nato nel 1958, a cui Lord Montagu di Beaulieu rende

visita in quello stesso anno con una delegazione del Fiat Register. Questo richiama molti altri appassionati proprietari di vetture antiche, e lo schieramento di automobili in piazza San Carlo è così notevole che spinge l'antiquario torinese Elio Quaglino a procurarsi anch'egli una di queste vetture, a diventare Presidente del Club dopo Corte, a cambiare il nome del Club in “Associazione Veteran Auto”... insomma, a mettere le basi del Veteran Car Club d'Italia.

Il valore aggiunto di queste istituzioni è stata la salvaguardia di un patrimonio irripetibile, il cui valore risiede anche nel suo essere collezione. Ossia non un accavallarsi casuale di oggetti, ma la ricreazione di un senso, di una narrazione che mai l'oggetto singolo, per quanto prezioso, potrebbe avere, se avulso dal suo insieme.

La stessa AISA, associazione cul-

turale nata negli anni Ottanta di cui sono onorata di fare parte, non solo offre la sua prima Presidenza all'ingegnere torinese Dante Giacosa (di cui il Centro Storico conserva ed espone lo Studio) ma pone la sua sede al Museo dell'Auto.

Per questo Torino è unica: già in quegli anni, a maggior ragione adesso. Perché sede del Museo, del Centro Storico Fiat, dell'ASI, perché scuola dove si sono formate tante personalità di quello straordinario mondo d'industria che ha cambiato l'Italia. Adesso il mondo è profondamente mutato, dal modo di lavorare alle modalità di comunicazione: ma questo mi sembra motivo in più per valorizzare e far tesoro di queste istituzioni, uniche rimaste di un passato industriale che Torino ha spesso maldestramente eliminato o dimenticato, impoverendo se stessa e anche il proprio futuro.

Monografie AISA

- 132 **Gli inizi del collezionismo e dell'associazione storico dell'automobile**
D. Biffignandi, D. Castellarin, E. Maggari, G. Marzolla, E. Tenconi
Monografia Aisa, luglio 2023
- 131 **Fiat 1100/103 70 anni di un fenomeno italiano**
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Torino, 11 febbraio 2023
- 130 **La stagione dei Gentlemen Drivers italiani**
D. Castellarin
Conferenza Aisa, Museo Elli Cozzi, Legnano, 20 novembre 2021
- 129 **Il primo Gran Premio d'Italia**
S. Faurès Fustel de Coulanges, A. Silva
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 10 settembre 2021
- 128 **Le automobili a vapore**
D. Lorenzone, L. Morello, P. Meletti Cavallari
Monografia Aisa, settembre 2021
- 127 **Jackie Stewart**
G. Gauld, L. Boscarelli, P. Allievi
Monografia Aisa, febbraio 2021
- 126 **All'ombra dei grandi De Vecchi e altri pionieri dell'automobile a Milano**
D. Biffignandi, G. Cancellieri, A. De Vecchi, A. Sannia
Monografia Aisa, ottobre 2020
- 125 **Go-kart Evoluzione tecnica e sportiva del Karting dagli esordi agli anni Settanta**
Tavola rotonda Aisa, Bologna, Museo del Patrimonio Industriale, 30 novembre 2019
- 124 **I camion italiani dalle origini agli anni Ottanta**
Massimo Condolo
Conferenza Aisa, Fondazione Negri, Brescia, 19 ottobre 2019
- 123 **Cars & Strips Le auto di Paperino e Topolino**
Riccardo Daglia, Aldo Zana
Conferenza Aisa, Milano, 23 marzo 2019
- 122 **Alfetta la “vetturina” che corse con i grandi**
Patrick Italiano, Alessandro Silva, Fabio Morlacchi, Lorenzo Ardizio
Conferenza Aisa, Museo Storico Alfa Romeo, Arese (MI), 10 novembre 2018
- 121 **Jim Clark**
Graham Gauld, Gianni Cancellieri
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 16 febbraio 2019
- 120 **Riflessioni tecniche sulla Formula 1 dagli anni Ottanta a oggi**
Enrique Scalabrini
Conferenza Aisa, Rocca di Vignola (MO), 24 marzo 2018
- 119 **Riccardo Moncalvo. Il fotografo dell'eleganza**
L. Boscarelli, E. Moncalvo, P. Giusti, L. Fioravanti, L. Ramaciotti, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale della Montagna, Torino, 17 febbraio 2018
- 118 **Fiat 500. I 60 anni del mito**
L. Boscarelli, R. Giolito, L. Morello, A. Sannia, R. Donati, C. Giuliani
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2017
- 117 **Giovanni Savonuzzi Il designer dei due mondi**
G. Boetto Cohen, A. Silva, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 31 marzo 2017
- 116 **Correre nel dopoguerra. La scuderia Milan, 1946-1966**
A. Silva, A. Zana, L. Boscarelli
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 3 dicembre 2016
- 115 **Il record assoluto di velocità per motocicli**
A. Colombo
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 5 novembre 2016
- 114 **Leonardo Fioravanti rigore progettuale, onestà estetica**
Conferenza Aisa, Show-room Fioravanti, Moncalieri, 10 settembre 2016
- 113 **Topolinottanta**
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Mirafiori Motor Village, Torino, 19 giugno 2016
- 112 **La motorizzazione del Regio Esercito nella Grande Guerra**
A. Saccoman, A. Molinari, F. Cappellano, L. Ceva Valla
Conferenza Aisa, Scuola Militare Teullicé Milano, 5 marzo 2016
- 111 **Scuderia Brescia Corse**
Dino Brunori
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 7 novembre 2015
- 110 **La motorizzazione del dopoguerra**
L. Boscarelli, A. Colombo, A. Sannia
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 13 giugno 2015
- 109 **Fermo Immagine La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e l'obiettivo**
G. Cancellieri, G. Calvenzi
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 28 marzo 2015
- 108 **Lancia: uomini, tecnica, vittorie**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), Castell'Arquato (PC), 9 maggio 2014
- 107 **Giotto Bizzarrini: l'ingegnere costruttore**
a cura di Lorenzo Boscarelli
gennaio 2015
- 106 **Aerospecials - Automobili con motori d'aereo prima e dopo Emilio Materassi**
Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e “Il Paese delle corse”, Auditorium di San Piero a Sieve, 28 marzo 2014
- 105 **Passioni & Progetti Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Politecnico di Milano, Piacenza, 4 e 5 maggio 2013
- 104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**
Presentazione del libro di A. Silva
Museo Mille Miglia, Brescia, 19 ottobre 2013
- 103 **Fermo Immagine Ercole Colombo fotografa la Formula 1**
Conferenza Aisa, Milano, 30 novembre 2013

- 102 **Best of British - Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano, Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012
- 101 **Velocità e bellezza**
La doppia sfida dei progettisti
F. Lombardi, A. Orsi, M. Forghieri, E. Spada, L. Fioravanti, G. Rosani
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari, Modena, 16 marzo 2013
- 100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia, Schio, 12 novembre 2011
- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
M. Forghieri, P. Scaramelli, S. Stohr, J. Giacobazzi
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella, il manager del rilancio Fiat**
R. Gaffino Rossi, C. Callieri, P. G. Tronville, F. Zirpoli, L. Morello, M. Coppini
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 27 ottobre 2012
- 97 **Modena e Motori: gli anni Cinquanta visti da lontano**
K. van Stokkum, G. Gauld
Rocca di Vignola (MO), 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà - Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), 8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile cento anni di carrozzeria 1911-2011**
A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile**
Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi
Conferenza Aisa,
Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato (1933-1945)**
F. Amatori, E. Borruso, L. Boscarelli, M. Fazio, A. Mantoan, P. Italiano, F. Morlacchi
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi, Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Fiorenzuola d'Arda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA), 22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
L. Boscarelli, A. Curami, A. Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato, due vite per l'automobile**
con il patrocinio del Comune di Volpago del Montello, Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille il più grande prima del mondiale**
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana in collaborazione con CMAE, Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo 1958-2008**
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-CPAE,
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio,
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy. Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar, Romano d'Ezzelino (VI), 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-CPAE
Palazzo Farnese, Piacenza,
16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi, Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda, Museo Nicolis,
Villafranca di Verona (VR),
25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 26 novembre 2005
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ing. Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliaresi
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo**
The Maserati 3500 GT (English text)
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra**
Gli anni d'oro: 1927-1939
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta - Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar,
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993

- | | | |
|--|---|---|
| <p>18 Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993</p> <p>17 Gilera 4 - Tecnica e storia
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993</p> <p>16 Tazio Nuvolari tra storia e leggenda
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992</p> <p>15 La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992</p> <p>14 Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992</p> <p>13 La nascita dell'Alfasud
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991</p> <p>12 Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991</p> | <p>11 Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990</p> <p>10 Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota
Giovanni Lurani Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990</p> <p>9 L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990</p> <p>8 Teoria e storia del desmodromico Ducati
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989</p> <p>7 Archivi di storia dell'automobile
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989</p> <p>6 La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989</p> | <p>5 Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989</p> <p>4 Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988</p> <p>3 Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988</p> <p>2 Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987</p> <p>1 I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987</p> |
|--|---|---|

I libri AISA riservati ai soci

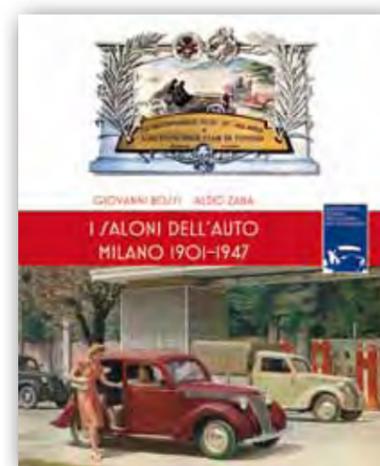
Piloti dell'altro mondo
Come si correva tanto tempo fa
Nuova edizione delle Monografie Nuvolari (16), Varzi (40), Lurani (10) a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 166
Formato 230 x 280 mm



Come non ci fosse un domani
Stile di corsa e di vita anni Cinquanta
Nuova edizione delle Monografie Maserati e OSCA (38), Le corse negli anni Cinquanta (53), Ascari (65) a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 192
Formato 230 x 280 mm



I Saloni dell'Auto
Milano 1901-1947
Giovanni Bossi, Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 284
Formato 230 x 280 mm



Itala. Splendore e declino di una grande marca
Donatella Biffignandi
Copertina cartonata
Pagine 412
Formato 230 x 280 mm



AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile) è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. Obiettivo fondante dell'**AISA** è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico. Nella sua attività, l'**AISA** coinvolge protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto. Organizza conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e la quantità delle informazioni e dei documenti della Monografie ne fanno un riferimento unico di grande valore.

AISA ha pubblicato quattro libri dedicati ai grandi piloti italiani, ai Saloni dell'Auto a Milano e alla marca automobilistica Itala.

I primi due Presidenti dell'**AISA** sono stati gli ingegneri-progettisti Dante Giacosa e Sandro Colombo. Dal 2002 è Presidente l'ingegnere Lorenzo Boscarelli.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione:

www.aisastoryauto.it

Since 1988 **AISA**, an Italian cultural association, has promoted and published researches and documents about culture, development, and history of the automobile, the motorbike and other means of transportation.

AISA members are individuals, companies, institutions sharing the interest in motoring either as a personal passion or for professional reasons.

AISA founding objective was, and still is today, the preservation of the wealth of personal and corporate experiences and documents of historical value.

AISA organizes conferences, roundtables, and symposia focusing on protagonists and key moments of the automobile and motorbike history. The proceedings are scholarly edited and published in illustrated booklets, the "Monografie", distributed free to members. The booklets create a collection of unique historical documentation.

The form to join **AISA** is in the Association's Website: **www.aisastoryauto.it**



ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it