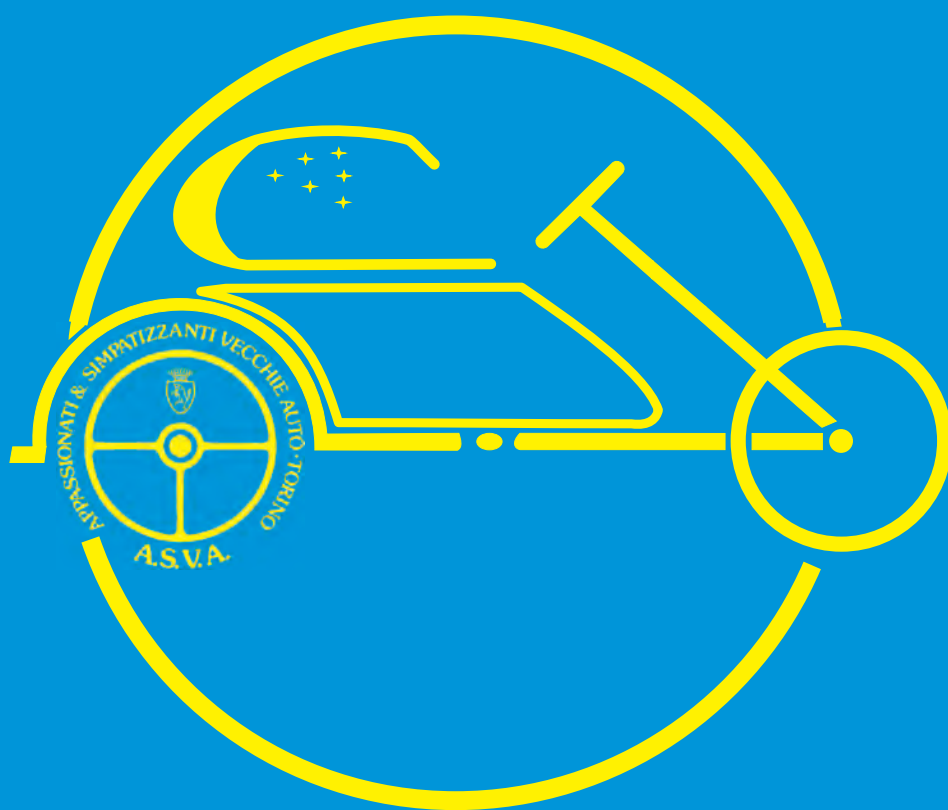


VIVERE NEL PRESENTE LE AUTO DEL PASSATO



*CONOSCIAMOLE...
... RITROVIAMOCI*

EDIZIONE 2010

Vivere nel presente le auto del passato. Conosciamole... ritroviamoci.

Monografia realizzata dal Consiglio
Direttivo dell'A.S.V.A. - TORINO in
collaborazione con i Soci.

NICCO Celso	Presidente
GALLIZIA Luca	Vicepresidente
CIMA Edoardo	Tesoriere
GALLIZIA C. Alberto	Segretario
BO MILONE Matteo	Consigliere
SOPETTO Luigi	Consigliere
PANARO Franco	Consigliere
PELAGATTI Graziano	Consigliere
SAVANT ROS Danilo	Consigliere

INDICE

Presentazione	pag. 3
La nuova sede dell'ASVA Torino compie il suo 1° anno di vita: rifles- sioni ed osservazioni sui significati del fenomeno associativo	pag. 4
Dalla Stazione di posta alla Moderna stazione di servizio	pag. 6
C'era una volta.....il Salone di Torino	pag. 9
Manifesti Fiat e Alfa dalle origini agli anni 50: la pubblicità fatta arte	pag. 11
Lo sguardo del collezionista	pag. 15
La partecipazione dei Soci	pag. 17
2010 Un anno pieno di emozioni	pag. 19

A.S.V.A. - TORINO 2010
33° dalla Fondazione

Presentazione

Giunta ormai alla sua 7° edizione, "Vivere nel presente le Auto del passato" riconferma il suo ruolo di strumento di rappresentazione e comunicazione della realtà dell'Associazione, sia nei suoi aspetti di puro resoconto che in quelli di riflessione e di approfondimento su temi relativi alla nostra passione o su aspetti più propriamente Associativi. Lo stile tendenzialmente retrospettivo permette comunque di fornire numerose anticipazioni, in quanto ripercorrere l'attività di un anno nei suoi vari momenti non è mai disgiunto da spunti di riflessione sul futuro, inteso anche soltanto come proponimento di cambiamenti ed aggiustamenti nelle linee generali di andamento dell'Associazione, per far sì che essa sia sempre il più possibile in armonia con i suoi principi statutari.

Ripercorrere una fase di eventi e di ricorrenze appena conclusa può e deve rappresentare, al di là del momento rievocativo e divulgativo, occasione di riflessione e di verifica, di periodico aggiornamento sullo "stato" del Club inteso non solo come complesso di iscritti ma come comunità pensante ed operante lungo un percorso di sviluppo e di crescita.

Tale funzione "dinamica" della nostra Monografia Annuale si esplica poi non solo attraverso una trattazione diretta dei temi inerenti la partecipazione dei Soci e la varietà dei vari eventi, ma anche attraverso l'esposizione del pensiero di quanti desiderano trattare un determinato argomento inerente il campo della nostra passione, esprimendo opinioni e raccontando esperienze che costituiscono indubbiamente contributo prezioso, prova tangibile e concreta di un "sentire" che desidera manifestarsi nell'ambito Associativo e ad esso dedicarlo.

Diversi sono infatti i temi trattati da alcuni nostri volenterosi Soci in questa Edizione, la quale viene a raccogliere in tal modo numerosi e promettenti frutti di una passione coltivata, maturata e pronta a generare in altri il desiderio di esprimerla, ognuno secondo le proprie preferenze ed inclinazioni: come già abbiamo avuto modo di dire in occasione dell'ultima edizione di Automotoretrò commentando l'accostamento tra una Ferrari ed una Fiat 500 B "Topolino", "molti sono i cuori, ma una sola è la passione che li muove".

La miglior prova della bontà dei nostri intendimenti sta proprio in quest'opera di esternazione del nostro pensiero di appassionati e nella presentazione di esso a tutti i componenti della Famiglia, quale segno di comune appartenenza e di sincero, reciproco scambio.

Il Presidente

Celso Nicco

La nuova sede dell'ASVA - Torino compie il suo primo anno di vita: riflessioni ed osservazioni sui significati del fenomeno associativo

di Celso NICCO

Già molto si è detto sulla nuova Sede Sociale di Via Monte Albergian 20 in Torino, che ha visto muovere i suoi primi passi circa un anno fa con i primi interventi di preparazione ed allestimento ai quali molti Soci e Consiglieri hanno dato generoso e lodevole contributo; nella rubrica degli eventi poi l'amico Ugo Viora fornirà una descrizione completa ed analitica delle occasioni di incontro sino ad oggi organizzate, che rispecchia appieno l'entusiasmo e l'impegno da lui profuso su questo argomento e del quale gli diamo atto con riconoscenza, al pari di quanti da lui menzionati e ringraziati.

Ciò che desidero esprimere attraverso queste brevi note di riflessione attiene invece allo stretto legame che unisce il concetto di Associazione, inteso nella sua eccezione più autentica, alla funzione della Sede Sociale, intesa come luogo elettivo ove gli Associati sono chiamati a riunirsi per vivere i momenti essenziali per la vita del Sodalizio, siano essi di carattere deliberativo, di intrattenimento culturale, di preparazione degli eventi o di progettazione degli stessi. Come non vi è famiglia senza casa, non vi può essere Associazione senza Sede, la quale rappresenta la Casa degli Associati.

Concetti, questi, già espressi in altre occasioni, ma che mi pare debbano essere ripresi ed approfonditi nelle loro implicazioni concrete, al fine di una sempre maggior presa di coscienza da parte dei soci di quello che è stato – ed è tutt'ora – un grosso impegno personale da parte di molti Soci, nonché un considerevole impegno economico da parte dell'Associazione e che ha prodotto iniziative decisamente buone, con risultati incoraggianti e gratificanti, secondo quanto più dettagliatamente illustrato da Ugo Viora nelle pagine degli eventi.

Una pagina tutta nuova delle attività sociali, che tuttavia ritengo sia stata recepita da una parte non indifferente di Soci in termini del tutto accessori ed opzionali, se non addirittura marginali: vale a dire la risposta ad un'esigenza di maggior spazio, dato l'accresciuto numero di iscritti registrato in questi ultimi anni, per far fronte alle medesime incombenze del passato.

Il che costituisce, francamente, un'interpretazione, non soltanto riduttiva della realtà, ma sostanzialmente ad essa non corrispondente, in quanto altre vie più semplici e meno impegnative sotto ogni profilo sono praticabili per ovviare a problemi di solo spazio e di soli numeri.

La corretta chiave interpretativa del fenomeno Sede Sociale sta invece nella scelta di campo di dare inizio ad una nuova e più proficua fase dei rapporti tra tutti gli Associati, coinvolgendoli in un progetto di crescita culturale del Club e di nuove forme di comunicazione, tali da agevolare e semplificare lo svolgimento delle operazioni di carattere materiale per favorire quelle tendenti a creare nuove opportunità di servizi e di modi di vivere il rapporto Associativo: basti pensare, a questo proposito, all'allestimento della biblioteca, composta ad oggi da oltre quattrocento tra volumi e riviste di settore, tutti già ordinati e catalogati da un nostro valente Socio e che permette agli Associati la consultazione del materiale bibliografico raccolto dall'Associazione in oltre trent'anni di vita, nonché l'acquisizione di un videoproiettore di qualità superiore, per la proiezione di filmati, diapositive e documenti, sia di carattere tecnico-scientifico che di intrattenimento.

Già queste due potenzialità stanno a dirci il salto di qualità che l'associazione ha compiuto per offrire a tutti i suoi iscritti nuove ed importanti opportunità per lo sviluppo della propria passione, al pari del resto di tutte le Associazioni culturali degne di questo nome.

Ritengo quindi che molti Soci debbano soffermarsi con più attenzione sul significato di queste importanti scelte compiute dal Club, al fine di comprenderne la reale portata e le relative implicazioni, ma soprattutto di porsi nei confronti delle stesse con rinnovata e più ampia disponibilità, indice di una passione desiderosa di esplicitarsi più compiutamente.

Se questa nuova proposta e la corrispondente risposta positiva si combineranno tra loro sempre più, com'è nell'auspicio di tutti, la nuova Sede potrà promuovere non solo una significativa crescita culturale del Sodalizio, ma anche una più efficace azione propulsiva in favore delle tradizionali iniziative di Calendario, favorendo una riuscita ottimale delle stesse attraverso incontri illustrativi e preparatori.

Parlando di questa nuova Sede nei termini sopra espressi, parlo anche di un'Associazione che non è soltanto una somma di iscritti, ma – come già detto nella presentazione di questa Monografia Annuale – una comunità pensante ed operante lungo un percorso di sviluppo e di crescita: non quindi una semplice sigla, una cornice esteriore di identificazione di contatti interpersonali più o meno stabili volti alla promozione di estemporanei incontri ripetuti nel tempo, ove l'argomento "veicolo d'Epoca" non è mai il fine ma semplicemente il mezzo per realizzare scopi di svago ed intrattenimento che ben poco hanno a che fare con esso.

Parlando di Associazione, non intendo certo ricomprendere in tale termine fenomeni di tal genere, da relegare invece nel campo del dilettantismo con scopi puramente ricreativi.

Ove la Sede Sociale è puramente accessoria ed opzionale, lo diventa al limite anche l'Associazione, in quanto ciò che si reputa essa possa produrre è conseguibile sostanzialmente anche senza di essa e con minor costo ed impegno.

Queste brevi note ho voluto esprimere per inquadrare correttamente il fenomeno "Sede Sociale", che considero coesistente a quello di "Associazione" ed anzi manifestazione dinamica e vivente della stessa, sottolineando l'erroneità di una concezione accessoria e/o marginale, con le annesse conseguenze di carattere pratico, pur nel rispetto delle diversità di opinioni che ognuno può avere in proposito; e questo ho fatto attingendo alla mia esperienza ultratrentennale nel campo Associativo, non soltanto nell'ambito del nostro Club, ma anche in quello di numerose altre Associazioni con le quali ho intrattenuto rapporti di collaborazione e frequentazione.

Il tutto, come sempre, nell'augurio che i pensieri sopra espressi vengano recepiti ed accolti nello spirito di amicizia, di collaborazione e di dialogo che sempre ci ha ispirato e che tutt'ora ci ispira.

Dalla stazione di posta alla stazione di servizio degli anni '60

di Franco PANARO



Un distributore di benzina Shell a Torino negli anni '50

Senza dubbio le prime forme di assistenza turistica furono le abitazioni che si trovavano ai margini delle strade, i cui proprietari accondiscendevano ad accogliere lo stanco viandante.

Non veniva richiesto alcun compenso tuttavia il viaggiatore, prima di riprendere il suo viaggio, era solito ricompensare la gentilezza ricevuta.

Dapprima le taverne consistettero in semplici tettoie o ripari improvvisati, ma un po' alla volta tenere una taverna divenne un'attività redditizia ed esse diventarono più accoglienti.

In seguito apparvero le poste, la cui origine si può attribuire ai romani.

In ogni stazione venivano tenuti anche venti o trenta cavalli e i veicoli più usati erano a due o a quattro ruote ed erano trainati da due o tre coppie di cavalli o di muli: si può avere pertanto facilmente l'idea delle velocità alle quali si viaggiava.

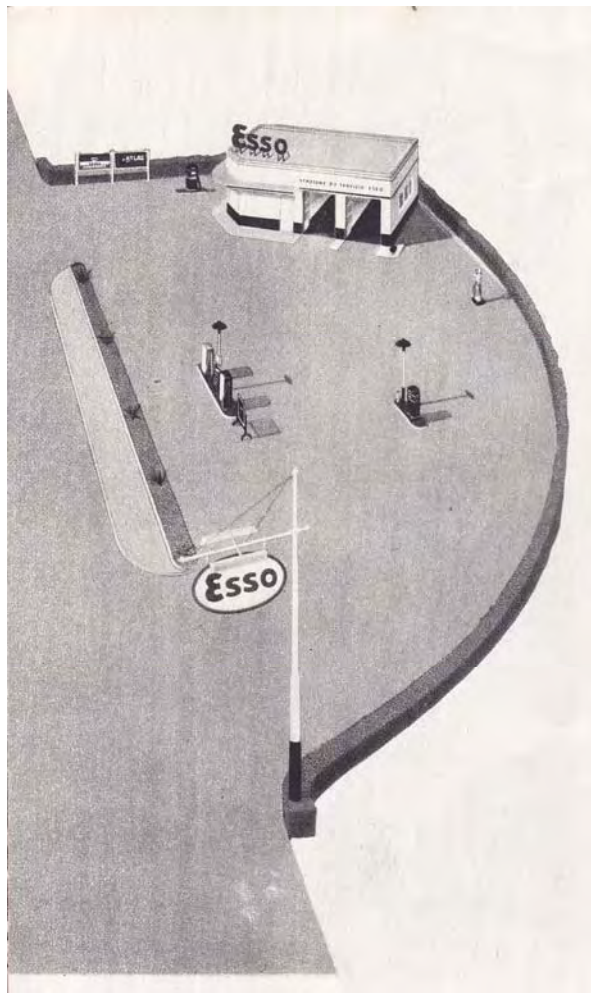
In modo analogo si viaggiò nel medioevo e nel rinascimento, ma forse con difficoltà e pericoli maggiori. Le strade erano allora in condizioni disastrose, polverose d'estate e fangose d'inverno e gli agguati di malfattori che assalivano i viaggiatori erano frequentissimi.

Con l'apparire delle prime strade ferrate, i lunghi viaggi su strada caddero in disuso e con essi le taverne sulle strade ed i servizi collegati, fino ai primi anni del secolo XX, quando con l'avvento dell'età del motore, la situazione cominciò a trasformarsi rapidamente.

Dapprima l'automobile servì esattamente come la carrozza: per brevi gite e solo per piacere.

Gli intrepidi appassionati del volante poi crebbero di numero e cominciarono a spingersi sempre più lontano lungo le strade, dove si aspettavano di trovare benzina e qualche fabbro o carrozziere disposto a prestare la sua opera per le riparazioni più gravi; ma i servizi resi non erano all'altezza delle esigenze dei pionieri dell'automobile e pertanto lo "sportman" portava con sé la benzina e l'olio che gli servivano.

Poi, con l'importanza e l'efficienza che si incominciava a riconoscere ai mezzi di trasporto meccanici, cominciò a sorgere una moltitudine di iniziative che tolse all'auto il ruolo di pericoloso sport a carattere di avventura e ne fece un mezzo a disposizione di tutti. Fu allora che le varie installazioni di assistenza stradale si resero chiaramente conto delle nuove possibilità aperte in quel campo.



Bozzetto per una stazione di servizio Esso degli anni '60

Tra gli anni '50 e '60 si iniziarono a vedere come sorte per incanto stazioni di assistenza tecnica e di rifornimento, distributori e complessi di servizi quanto mai comprensivi, fino ad includere il bar, il ristorante o l'alloggio.

Uno degli elementi più familiari è la stazione di servizio per il rifornimento di carburanti e lubrificanti, ma prima di arrivare a tanto si cominciarono a vedere bidoni sormontati dalla pompa a mano e i decaltri di misura, cui poi si aggiunsero i compressori d'aria per gli pneumatici e la vetrinetta, che faceva corpo con l'edificio retrostante, nella quale facevano bella mostra lattine e pezzi di ricambio; non mancavano l'annaffiatoio per l'acqua di raffreddamento ed il secchio con gli stracci.

Eravamo piuttosto lontani dalla attuale attrezzatura che ricorda le nitide colonne dei gabinetti dentistici!

Sorsero poi i chioschi fiabeschi in ferro battuto e le immaginose pensiline, sormontate da bianchi globi per l'illuminazione: complessi esclusivamente decorativi che non adempivano neppure alla funzione di riparo per il personale.

Nelle nuove Stazioni di Servizio, prima ancora che l'automobilista abbia arrestato la sua macchina nelle ampie aree riservate, uno o più addetti, vestiti in dignitose uniformi, iniziano a prendersi cura della macchina, tergendo i cristalli, i fari, controllando l'acqua del radiatore, la benzina nel serbatoio ed il livello dell'olio.

E tutto questo ancora prima di chiedere la ragione per cui uno si è fermato.

Gli addetti controllano poi la pressione dell'aria degli pneumatici, aggiungono l'acqua alle batterie, danno informazioni accurate sul percorso e mettono inoltre a disposizione gratuita degli automobilisti ottime cartine stradali d'ogni paese.

Si hanno stazioni in muratura a due stalli, di lavaggio e lubrificazione, con banchine per la sistemazione delle attrezzature di distribuzione e di assistenza, che dispongono di una area di movimento ragguardevole: si hanno stazioni di solo rifornimento, chioschi, cabinette sufficienti per offrire riparo all'addetto, vetrinette e semplici banchine, dotate di abbellimenti e di illuminazione, con attrezzature funzionali e di richiamo che obbediscono a modelli unificati.

Le varie società petrolifere fanno a gara per dare il massimo sviluppo alle loro attrezzature di servizio, che vanno dalla elementare cabinetta a costruzioni in muratura di mole e complessità considerevoli.

Oggi percorrendo le strade vediamo innumerevoli complessi di stazioni di servizio di ultimissima generazione che forniscono ogni tipo di servizio all'automobilista fino ad assomigliare ai tanti ipermercati che riempiono le nostre città, ma che ci fanno rimpiangere il ricordo dell' accoglienza e del fascino delle stazioni di servizio della nostra infanzia!!



Una stazione di servizio Esso negli anni '60



Altri esempi di stazione di servizio Esso negli anni '60

C'era una volta..... il Salone di Torino

di Andrea SCARFO'

C'erano una volta i Saloni, vetrine internazionali in cui tutte – o quasi – le Case automobilistiche del Mondo esponevano al pubblico la loro intera gamma, presentavano in anteprima i loro nuovi modelli, celebravano i successi sportivi e non di rado saggiavano le possibilità di qualche modello futuribile mostrando esemplari unici spesso destinati a non entrare mai in produzione. Allora, per un produttore di automobili parteciparvi era quasi un obbligo implicito: se ad un'esposizione qualcuno non si presentava, la cosa veniva percepita come un segnale di crisi, oltre che un imperdonabile sgarbo nei confronti degli organizzatori e del pubblico. Certo, Ginevra aveva forse il maggior prestigio, Francoforte sveltava su tutti per l'insuperabile organizzazione; ma in questi giorni autunnali, c'era il Salone di Torino, il "nostro", il Salone per eccellenza per ogni torinese appassionato di quattro ruote. E all'epoca – parliamo di un periodo compreso tra la fine dei '60 e la prima metà dei '70 – anche a Torino c'erano quasi tutti, era un'occasione unica, per molti di noi, di vedere da vicino vetture che sulle nostre strade non s'incontravano mai; per di più, allora, non c'era quell'altezzosa abitudine di tenere i visitatori ben lontani dalle macchine esposte: con l'eccezione delle aristocratiche Rolls-Royce, Bentley, delle Ferrari e poche altre, tutte si potevano toccare, aprire, valutare per bene, ti ci potevi sedere per capire se era proprio il modello per te, o anche solo per provare il gusto di impugnare il volante di un'auto che mai ti saresti potuto permettere di possedere.

Per il mio inseparabile amico Ugo e per me, ragazzini "patitissimi" e competenti, la visita al Salone rappresentava l'avvenimento "clou" della stagione autunnale, una gratificazione, in pieno periodo scolastico, il cui benefico effetto ci avrebbe poi accompagnati fino alle vacanze di Natale. Ci andavamo sempre insieme, un sabato, scortati dai rispettivi papà: ricordo mio

padre, da sempre "lancista" convinto, e il suo, dirigente Fiat fedelissimo al marchio ed estimatore dei suoi modelli; ricordo le appassionante discussioni tra i due, sempre garbate, ma alla fine delle quali ognuno restava una volta di più aggrappato alla propria bandiera. Quanto a noi due, era una festa nella festa: invariabilmente passavamo in rivista tutte, ma proprio tutte le vetture esposte, di ognuna aprivamo tutto ciò che si poteva aprire, in ognuna ci sedevamo, a turno, al posto di guida, sognando il momento in cui saremmo stati finalmente patentati (allora ci sembrava un traguardo lontanissimo...), poi provavamo il nostro posto naturale, ossia il divano posteriore, quindi esaminavamo con fare da esperti ogni vano motore. La fascinosa solidità delle Volvo, la bizzarria dei comandi di molte francesi (su quasi tutte l'incomprensibile clacson a levetta, sistemato nelle posizioni più strane), l'opulenza delle americane, la sportività delle Porsche, esibita ma non ostentata, la compostezza seria delle Mercedes, la rozzezza quasi ingenua delle Skoda e della ZAZ, le microscopiche giapponesi, a quel tempo caratterizzate da una finitura che definire approssimativa è fin troppo generoso; e ancora, vuoi non arrampicarti sulla mitica Land Rover, o resistere al fascino delle spider inglesi? Ma non si tralasciava di riassaporare la consuetudine



quasi materna dei prodotti nostrani, compresa l'intera gamma Fiat, dalla 500L alla maestosa 130 coupè. Poi la minuziosa raccolta dei dépliant di ciascuna, compresa quella che tenevamo parcheggiata in garage, a riempire enormi buste che diventavano più pesanti man mano che la visita procedeva. Tutto sotto gli occhi benevoli dei nostri padri, che certamente non avrebbero dedicato alla visita tutte le ore (preferisco non ricordare quante), che noi due li costringevamo a passare sotto la volta del Palazzo esposizioni, e alla fine, con i piedi doloranti, ci portavano in birreria per una vera cena "tra uomini".

Oggi alcuni dei Saloni più prestigiosi resistono, ma nessuna Casa aspetta più la faticida scadenza per presentare le sue novità; quanto al "nostro" Salone di Torino, da molti anni è solo un ricordo. Quando, in occasione di qualche raduno, riportiamo tra la gente le nostre vecchie auto, spesso la curiosità e l'interesse che suscitano mi ricordano l'entusiasmo con cui ci accostavamo al Salone. Mi piace pensare che non sia solo frutto di nostalgia, o di quel pizzico di narcisismo che probabilmente alberga in ogni collezionista, possegga egli una serie di pezzi unici o anche solo un'utilitaria conservata con premurose attenzioni. Credo che il nostro motto "vivere nel presente le auto del passato" possa significare anche questo: portare tra chi vive oggi la testimonianza tangibile di un tempo in cui un'Alfa Romeo, una Lancia e una Fiat mai si sarebbero sognate di condividere una vite, figurarsi l'intero pianale...



Manifesti FIAT e Alfa Romeo dalle origini agli anni '50: la pubblicità fatta arte

di Ugo VIORA

Fin dai primi anni dopo l'uscita del primo mezzo semovente che poteva essere definito "automobile", eravamo negli ultimi anni del 1800, la comunicazione pubblicitaria, di per sé poco presente in tutti i settori, aveva già trovato il proprio spazio nel campo della neonata forma di locomozione.

Le prime forme di comunicazione pubblicitaria, infatti, comparvero nel 1899 con un manifesto che la FIAT commissionò per pubblicizzare la "3 1/2 HP": vi era rappresentata una coppia benestante comodamente seduta nella sua vettura.

Per la maggior parte delle persone era un sogno irraggiungibile, reso, allora come oggi, più attraente dalla pubblicità.

La casa automobilistica torinese la realizza dopo aver ereditato il bozzetto per il manifesto, disegnato dal pittore Giovambattista Carpanetto per la vetturessa "Welleyes", «una carrozzella a motore posteriore e trasmissione a cinghia progettata e fabbricata in pochi esemplari dai fratelli Ceirano» nell'anno precedente. Dopo l'acquisto della Ceirano da parte di Giovanni Agnelli, la Fiat può utilizzare il cartellone, prima mai stampato: con la semplice aggiunta della nuova denominazione dell'azienda, si presta a reclamizzare il primo modello d'automobile uscito dal suo stabilimento.

La comunicazione pubblicitaria agli albori della storia dell'automobile aveva essenzialmente lo scopo di far conoscere il nuovo mezzo di trasporto e poco importava se l'immagine non era corrispondente al veicolo presentato.

Ne sono esempio anche il primo anonimo manifesto Alfa Romeo del 1910, che aveva la funzione di annunciare la nascita dell'Azienda, evidenziando la sua "milanesità" con la rappresentazione del Duomo di Milano o ancora quello, sempre dell'Alfa - che nel 1919 riprese l'attività dopo la Grande Guerra con un nuovo marchio: Società Anonima Alfa Romeo - che per la prima volta presentò lo slogan "Automobili Alfa Romeo, le migliori per città e turismo". Fu ideato da un artista di nome Elio, autore di altri quattro manifesti datati 1919 tra cui un Mercurio alato, simbolo della scienza e del progresso.

Con il trascorrere del tempo si propongono all'attenzione del pubblicitario nuove esigenze, dovute al fatto che l'automobile si va man mano sempre più affermando ed il messaggio deve andare a toccare aspetti che colpiscano ora questa ora quella parte del potenziale pubblico.

Grandi cartellonisti come Marcello Dudovich, Gino Boccasile, Walter Molino ed altri, esprimendosi nello stile Liberty e della Belle Epoque, allora in voga, realizzarono manifesti che sembravano più dipinti che vere e proprie pubblicità. Sono spesso metafore visive, molto colorati e con un linguaggio a volte povero: soltanto il marchio di fabbrica o la ragione sociale. La figura femminile, accostata spesso alla vettura, conferisce eleganza e raffinatezza, suggerendo l'idea dell'auto come compagna fidata, rassicurante e, naturalmente, bellissima.



Il primo manifesto FIAT del 1899



Il primo manifesto Alfa Romeo del 1910



Elio 1919: nasce lo slogan



Elio 1919 Mercurio alato

La comunicazione non è tanto affidata allo slogan o a quanto scritto sul manifesto, quanto alla bellezza ed eleganza del tratto, che lo rende una vera e propria opera d'arte.

Nascono così i manifesti dedicati all'eleganza della carrozzeria (ed al prestigio che ne deriva a chi la possiede), quelli che associano all'auto il mondo femminile della moda, quelli sportivi, caratterizzanti soprattutto i manifesti della Casa del Portello da cui emerge in ogni modo il richiamo delle vittorie sportive che esaltano il rapporto tra le vetture di serie e i modelli da competizione, un target elitario che accompagna l'Alfa Romeo da sempre,

In Italia, esempi di questi nuovi messaggi comunicativi sono:

il manifesto realizzato dall'Alfa Romeo in occasione della vittoria della Targa Florio del 1914, evento che ebbe tale risonanza da ispirare un movimento appena nato, i Futuristi, che esaltarono la macchina come espressione dei loro sogni, della civiltà dell'avvenire.

Ancora dell'Alfa Romeo il **manifesto del 1920 di Delneri** che s'ispira al movimento Liberty, in cui la presenza di due figure femminili elegantemente vestite è utilizzata per rimarcare ulteriormente la classe della vettura.

"Fiat in pista - Il Big One" di Plinio Codognato, del '23, il più interessante e raro dei manifesti storici Fiat ed il solo che riguardi il mondo delle corse per la casa torinese. Fu realizzato per celebrare la trionfale stagione del 1922, con le vittorie nei Gran Premi di Francia (Felice Nazzaro) e d'Italia (Pietro Bordino) della Fiat tipo 804. e raffigura due piloti alla guida della vettura, in una dinamica scena in cui il bolide vola verso la vittoria invano inseguito da una Delage.

Il **manifesto** firmato per Alfa Romeo nel 1924 da **René Magritte**, esponente di spicco del movimento Surrealista francese, in cui ritorna la figura femminile ed il cui tratto è chiaramente influenzato dalla cultura cubista.

"Fiat 509 - Il Centauro" (1925), ancora di Codognato,

"Aquila Fiat" appollaiate sul marchio della fabbrica (1928) sempre dello stesso artista

"La Rampa" realizzata da Giuseppe Riccobaldi del Bava, opera di raffinata stilizzazione grafica con chiare reminiscenze futuriste, ispirata alla rampa d'accesso dello stabilimento del Lingotto.

"Gioia di guidare (Donna al volante)" manifesto di Mario Gros del 1928, in cui per la prima volta la donna entra da protagonista nel mondo dell'auto: mostra il mezzobusto divertito di una signora biancovestita che guida la sua vettura.



In alto da sinistra : manifesto liberty Delneri 1920; "The big one" 1923; Magritte 1924;
In basso da sinistra: "Il Centauro" 1925; "Aquila Fiat" 1928; "La Rampa" 1928; "Gioia di Guidare" 1928.

L'avvento dell'era fascista unisce qualsivolgia aspetto pubblicitario alla celebrazione del regime e dei suoi splendori: la pubblicità si colma di una vasta simbologia - i fasci littori, la lupa capitolina, l'aquila - ma la presentazione del prodotto diventa più diretta e meno suggestiva, a scapito della creatività artistica.

E' del 1930 il manifesto in cui, sfruttando il riscontro promozionale delle innumerevoli vittorie ottenute dai suoi abilissimi piloti (**Nuvolari, Varzi, Campari, Ascari**, tanto per citarne alcuni), buona parte del disegno è destinata agli allori agonistici, con una rossa e sfrecciante **1750 Gran Sport** che taglia il traguardo.

"Fiat (il Balilla)" del 1932, di Codognato, dovrebbe reclamizzare la nuova vettura mentre in realtà fa propaganda al regime fascista.

Nel 1933 con **"Ardita Fiat"** Alberto Bianchi rende omaggio alla donna fascista. Nello stesso anno Giuseppe Romano disegna, a gloria della Fiat, un manifesto opportunamente chiamato **Arco di trionfo**: lavoro di grafica tipico del periodo fascista, raffigura vetture che - minuscole in rapporto all'imponente "monumento" - transitano appunto sotto l'arco formato da grandi lettere di pietra che compongono il marchio aziendale.

Durante gli anni della seconda guerra mondiale l'Alfa produsse pochissime vetture tra cui spicca la serie della 6C 2300. Il manifesto che rappresenta questo nuovo modello (è anche la **copertina di Auto Italiana**) raffigura la vettura di tre quarti, con dietro una che coppia ammira un paesaggio emozionante, proprio com'è emozionante guidare un'Alfa.

Un'altra copertina di straordinaria bellezza rappresenta la 8C 2900 mentre, sotto la neve, piena di regali, oltrepassa una cancellata.



Il Balilla 1932



Ardita 1933



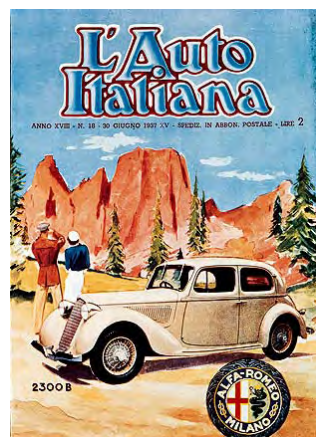
Arco di trionfo 1933



Nuova Balilla 1934



Nuova Balilla 1937



Alfa Romeo 1937



Alfa Romeo Corse
Tripoli 1939



Alfa Romeo 1940

Il dopoguerra è caratterizzato da problematiche di rilancio e di ripresa produttiva che mal si conciliano con la messaggistica pubblicitaria, anche perché i modelli sono sempre gli stessi, ma gli anni '50 vedono il riaffermarsi dell'affiche.

Anche pittori di fama internazionale non restano indifferenti al fascino del manifesto dall'automobile: nel 1950 Giorgio De Chirico, eccelso ed indubbio protagonista dell'arte del Novecento, produce in pittura a olio "**Fiat 1400**", che la Fiat stampa nonostante gli errori del maestro nel disegnare le proporzioni dell'automobile e pochi anni più tardi, nel 1955, Felice Casorati rappresenta la "Fiat 600".

Negli anni '50 l'ingresso nella produzione delle "utilitarie", destinate alla famiglia ed all'utenza media, dà un nuovo impulso alla comunicazione pubblicitaria.

Per l'Alfa la svolta avviene con l'uscita della 1900: innovative sono le tavole disegnate dallo **Studio Benca** nel **1953**, in bianco e nero: in ogni manifesto viene data una risposta alla domanda posta all'inizio di ognuno di essi (perché è la più venduta della sua categoria, perché è veloce e di linea italiana, perché è confortevole, perché ha una tradizione gloriosa, perché è ideale per i lunghi viaggi, perché va più forte?). Altri manifesti molto vicini allo stile di Benca, furono realizzati da **Pino Tovaglia**. D'ora in avanti la comunicazione Alfa Romeo non sarà più destinata solo ad un pubblico elitario. Nel **1954** l'Alfa non è più un sogno irrealizzabile: nasce la **Giulietta** che, nelle varie versioni, corre regolarmente e porta le masse ad apprezzare lo sport automobilistico. Nella versione **Sprint Speciale** viene rappresentata di colore rosso e in corsa proprio dal famoso **Giorgetto Giugiaro**.

Per la Fiat gli anni '50 segnano l'ingresso nella produzione delle automobili utilitarie. Compiono allora le immagini create da Franz Marangolo, chiamato nel 1956 per la mitica **Fiat 600 trasformabile**, e da Nino Aimone, che nel 1957 elabora il manifesto per **Fiat la nouvelle 500**, super utilitaria che conquisterà le strade d'Italia e del mondo.



Giorgio De Chirico 1950



Studio Benca 1953



Giugiaro 1954



Casorati 1955



Marangolo 1956



Aimone 1957

Lo sguardo del collezionista

di Luca e Carlo Alberto GALLIZIA

Questa nostra breve riflessione nasce dall'evocativa visita al museo Nicolis che l'ASVA ha organizzato per i suoi soci nel mese di Novembre. La piacevole escursione di gruppo in torpedone, è stata preceduta da altri momenti dedicati all'approfondimento dei temi relativi al collezionismo e nello specifico alla conservazione e valorizzazione espositiva dell'oggetto automobile. Un percorso che si è snodato in una serie di conferenze a tema, svoltesi il mercoledì sera nella sede sociale ASVA, ultima delle quali proprio sulle esposizioni museali a cura di Edoardo Cima e di Amedeo Manuello Bertetto.

La visita al museo Nicolis è stata valorizzata dall'incontro con Luciano Nicolis, fondatore nel 2000 dell'omonimo museo che con orgoglio ed entusiasmo ha guidato il gruppo dei nostri soci fino nei meandri della sua officina e del suo magazzino ricambi.

Passeggiare non solo tra vetture e moto di ogni epoca, ma anche tra strumenti musicali, macchine fotografiche, radio, biciclette, modellini di auto e astronavi è stato per noi un modo di ritrovare lo stile collezionistico delle origini, quando con il termine *wunderkammer* si indicava nelle case nobili quella "stanza-contenitore" delle meraviglie nella quale il proprietario accumulava gli oggetti degni di nota, anche solo per le capacità di evocare un ricordo di viaggio piuttosto che un momento significativo dell'esistenza.

Può essere interessante ricordare come proprio una wunderkammer della Famiglia De' Medici presso Palazzo Pitti a Firenze rappresenti il punto di partenza della conservazione museale del capoluogo fiorentino. Infatti Anna Maria Luisa De Medici, ultima discendente diretta della casata, nel 1737 firmò con i Lorena, nuovi signori di Firenze, il "Patto di Stato" che affidava il patrimonio collezionistico della famiglia alla conservazione da parte della città e dei Lorena, a patto che non venisse spostato o alienato alcun oggetto della wunderkammer.

Tornando a Luciano Nicolis e riflettendo sulle sue parole, tramite cui si autodefinisce un semplice "custode" degli oggetti destinati ai posteri, vogliamo sottolineare il modo diverso di osservare il mondo da parte dell'occhio del collezionista.

Lo sguardo di chi colleziona è rivolto solo in parte al passato perché continuamente estrae nel presente ciò che ritiene sia degno di sopravvivere nel futuro.

Nicolis, grazie al suo mestiere di riciclatore di carta, ha potuto esercitare liberamente il suo sguardo tra accumuli di oggetti destinati al macero, per estrarre tutto ciò che gli piaceva ed inserirlo tra gli oggetti a lui cari.

Forse anche per questo quasi tutti gli oggetti da lui collezionati sono stati prodotti prima del 1980: dopo qualcosa è cambiato. Non è a nostro parere un problema legato alla generazione a cui appartiene Luciano Nicolis, ma una conseguenza della produzione industriale che sforna grandi numeri ed al contempo ingurgita, anche per legge dello stato, ogni oggetto prodotto nel passato sottolineandone solamente gli aspetti desueti o pericolosi per il futuro.

Parallelamente ad una produzione di oggetti sempre più effimeri e di consumo, il mercato industriale stesso non si lascia sfuggire l'occasione di preconfezionare gli oggetti collezionistici del futuro: ecco allora le tirature limitate e numerate come fossero opere d'arte, vendute fin dall'inizio a un prezzo preventivamente gonfiato.

Ma lo sguardo di chi produce è lungimirante in ogni direzione, guarda al passato per sfornare i best sellers del presente. Nascono così la new Beetle, la Nuova Mini e la Nuova 500, omaggi a oggetti di massa del passato che diventano nel presente oggetti esclusivi che si distinguono nella massa del parco auto circolante.

Ma a minare quello spirito originario della wunderkammer e del collezionista attento alla rarità o alla raffinatezza è anche la forzata classificazione e catalogazione di tutto ciò che è stato prodotto, con il conseguente tentativo di guidare il collezionismo tramite attente quotazioni di ogni tipo di oggetto.

Per restare nell'ambito delle auto storiche, prima degli anni Ottanta c'erano i collezionisti dallo sguardo attento, poi vennero le riviste di settore attente al "capitale" e con esse le quotazioni

derivate da presunti calcoli statistici sugli scambi commerciali delle vetture di sicuro investimento per il futuro.

Oggi, grazie alla divulgazione e alla accessibilità delle informazioni tramite la rete internet, tutti si sentono collezionisti, non sempre per il loro occhio attento, non sempre per il loro gusto, non sempre per salvare ciò che apprezzano in vista del futuro, ma sempre più spesso per investire in attesa di profitti su oggetti che gli stessi produttori fin dall'inizio hanno selezionato per il loro avvenire.

Guardando al futuro, non crediamo che l'eredità culturale possa essere depositata solo nei listini delle riviste di settore ma che continuerà a derivarci dallo sguardo attento dei singoli collezionisti privati.

Di certo personaggi come Nicolis hanno compiuto delle grandi imprese, salvando anche oggetti comuni dal macero, ma i futuri collezionisti dovranno lottare per conservare persino quelli più preziosi che per demagogiche politiche ambientali, con lo scorrere del tempo, vengono classificati come rifiuti inquinanti unicamente degni del macero.



Michelangelo Pistoletto 1967: Venere degli Stracci
Foto di Marco Masetti.



Rottamazione

La partecipazione dei Soci: considerazioni sui numeri, ma non solo.

di Celso NICCO

Questa pagina si caratterizza generalmente per l'esposizione dei dati statistici sulla presenza dei Soci ai vari eventi di Calendario, cercando di leggere attraverso numeri e percentuali l'andamento dell'Associazione nell'Anno ormai trascorso, ma si propone anche di trattare aspetti più specifici del fenomeno partecipativo, inteso come realtà a più facce, che nel loro insieme concorrono a formare un giudizio non ancorato solamente a numeri e percentuali.

Vi sono però, prima di passare all'esposizione relativi alle presenze dei soci ai vari eventi di Calendario, due considerazioni preliminari da compiere al fine di cogliere nella sua interezza ed attualità il fenomeno partecipativo: l'una attiene alla profonda trasformazione avvenuta nel motorismo storico negli ultimi vent'anni, a decorrere principalmente dall'introduzione della legislazione sulle agevolazioni fiscali ed assicurative, tale da mutare radicalmente anche le ragioni di adesione, di funzionamento e di sviluppo dei Clubs di motorismo storico; l'altra riguarda la proliferazione di Associazioni territoriali e conseguentemente di manifestazioni riguardanti l'aspetto del motorismo storico, quali esposizioni, mercatini, rassegne, con annessa moltiplicazione delle occasioni di incontro, di scambio, di offerte di partecipazione ad eventi.

Questi due aspetti, tra loro combinati, fanno sì che il raffronto tra la partecipazione quale oggi si presenta e quella della prima fase "d'oro" dell'Associazione non possa più essere significativo, in quanto la profonda diversità intervenuta tra i due momenti posti a confronto toglie ogni reale valore ai dati percentuali, espressione di due contesti storici tra loro non più paragonabili.

In altri termini: negli anni '80 si parlava di alcune decine di Soci, tutti motivati nella loro appartenenza al Club dalla sola passione, di tre - quattro manifestazioni all'anno, di assenza pressoché totale di problemi della circolazione o di pratiche burocratiche, ossia un quadro estremamente semplificato, con un numero molto più ridotto di Associazioni e di iniziative di richiamo.

Nella realtà attuale parliamo di diverse centinaia di Soci, le cui ragioni di accostamento al nostro mondo si collegano ad istanze di carattere pratico e di natura fiscale in misura crescente (oltre l'80%), in un contesto fortemente caratterizzato da problematiche attinenti la circolazione dei mezzi storici, con uno sviluppo esponenziale di iniziative, Clubs territoriali e, quindi, varietà di fattori "concorrenziali".

In pratica, una trasformazione totale dell'ambiente e delle sue "leggi" interne, con un concetto di storicità del veicolo a motore che ha esteso i suoi confini in modo impressionante, venendo a ricomprendere epoche e modelli neanche lontanamente pensabili all'inizio del fenomeno, ma che a ben pensare è la conferma di quel principio, da noi sempre sostenuto, della relatività del concetto di storicità, non identificabile a priori senza possibilità di mutamenti in una specifica epoca o tipologia di mezzi.

E' quindi chiaro, di fronte ad un simile quadro di riferimento, come il mero raffronto di dati percentuali riferentisi ad epoche diverse ad epoche e situazioni così profondamente diverse tra loro risulti in pratica privo di significato e come, quindi, volendo procedere a valutazioni basate su "numeri" e raffronti percentuali, sia necessario limitare il periodo di riferimento agli ultimi cinque dieci anni, in quanto caratterizzati da una certa omogeneità di situazioni epocali.

Fatte queste premesse, parlando di presenze agli eventi di Calendario nel periodo di tempo sopra precisato, dobbiamo considerare una "platea" di Soci partecipanti sino a cento unità, suddivisa al suo interno in modo vario a seconda dell'intensità e frequenza delle presenze e distribuita comunque su otto - nove manifestazioni annue tra loro diverse per distanza e tipologia di mezzi: una diversificazione quindi molto accentuata che costituisce la ripresa di quanto appena detto sulla evoluzione del concetto di storicità del mezzo a motore.

Tenendo conto di ciò, noi rileviamo come i numeri medi di presenza siano senz'altro più elevati che non in passato: e questo anche tenendo conto di manifestazioni tra loro ravvicinate nel tempo, se non addirittura in contemporanea.

Venendo quindi alle cifre dell'ultimo anno, registriamo un rapporto iscritti/partecipanti (da valutarsi alla luce delle premesse svolte sulla diversità di scopi che determina l'iscrizione al Club) sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente, attestato sul 12.25%, avendo partecipato agli eventi di Calendario 74 Soci, rispetto ai 69 dell'anno precedente; la distribuzione del dato generale partecipativo ha però visto un innalzamento sensibile verso la fascia medio – alta, con una certa uniformità sia nelle manifestazioni fondamentali (Apertura, Raduno Generale, Chiusura) che hanno segnato una presenza costante di 34 veicoli di Soci, sia in quelle organizzate in collaborazione con altri Clubs o comunque di minor richiamo data anche la presenza di limiti di modello ("Interclub", "Regine della Strada", "Gita Sociale Estiva", "Incontro per Vetture classico Sportive" in Liguria), oscillante tra i 16/18 partecipanti mediamente. Pur sempre degna di menzione e di elogio la presenza a manifestazioni "a lunga distanza" organizzate da altri Clubs (Riviera di Levante/Lavagna ed Emilia Romagna/Grazzano Visconti) con 6 equipaggi nella prima e 3 nella seconda; dati comunque in linea con quelli dei precedenti anni, tali per ragioni di distanza chilometrica e di relativa vicinanza con altri eventi.

Quanto sopra detto in sintesi, a fronte di un numero complessivo di iscritti salito a 610 unità (558 nell'anno precedente) e di tesserati ASI arrivato a quota 432 (387 l'anno precedente) con un incremento del 9.3% nel primo caso e dell' 11.6% nel secondo: oltre il 70% degli iscritti risulta pertanto tesserato ASI (70.82%, per la precisione). E' bene precisare come il dato partecipativo sia riferito ai soli Soci e non agli aggregati che nel Raduno di Apertura – organizzato in collaborazione con il CLAMS di Alba – erano ben 15 equipaggi oltre ai nostri 34, portando il numero complessivo dei veicoli intervenuti a 49, il più alto mai riportato in una manifestazione di apertura.

Va inoltre sottolineato come l'anno appena concluso abbia registrato un significativo incremento d'interesse per gli eventi di Calendario non radunistici, come la visita al Museo Nicolis di Villafranca di Verona del 7/11/2010, con un "tutto esaurito" di presenze (oltre 50 persone) rispetto ad esperienze analoghe di alcuni anni or sono decisamente deludenti: indice questo di un significativo risveglio dei Soci per le tematiche de I collezionismo, sicuramente promettente e positivo.

In conclusione, pur nella sostanziale stabilità partecipativa a fronte di un costante incremento di Soci e tesserati ASI ed anche a fronte di una maggior presenza negli anni 2007/2008, peraltro determinata da circostanze straordinarie (Trentennale di fondazione e relative facilitazioni), possiamo parlare di una crescita nella partecipazione dei Soci alle attività del Club sotto il profilo della frequentazione della Sede Sociale e della maggiore sensibilità ad iniziative culturali del settore, di natura extra radunistica; il che ci autorizza a ben sperare per l'ormai nuovo ciclo di eventi del 2011, nel quale dovranno consolidarsi ed incrementarsi le nuove forme e tendenze partecipative emerse nell'Anno ormai concluso.

Ogni significativo ed auspicato miglioramento sarà sicuramente tale se si verificheranno le prospettive già illustrate in riferimento all'utilizzo della nova Sede Sociale, vero e proprio "veicolo" verso il futuro dell'Associazione.



INDICE

GENNAIO

Lavori in corso.....

FEBBRAIO

Dal 12 al/14
Automotoretrò
Venerdì 26
Inaugurazione
nuova sede

MARZO

Domenica 21
Assemblea
Generale
Annuale

APRILE

Domenica 11
Raduno di Apertura
Mercoledì 16
1° Metti una sera
all'ASVA
Domenica 18
Groscavallo

MAGGIO

Domenica 10
XIX Raduno
Interclub
Domenica 23
Via Monginevro
Mon Amour

GIUGNO

Domenica 6
Raduno Generale
Mercoledì 14
2° Metti una sera
all'ASVA
Domenica 21
Regine della Strada

LUGLIO

Sabato 4
Domenica 5
"Riviera di Levante"
Domenica 18
Gita Sociale Estiva

AGOSTO

Chiuso per ferie



SETTEMBRE

Sabato 18
Domenica 19
XV Incontro per
Vetture Classico
Sportive
Sabato 25
Domenica 26
30° CATEAS

OTTOBRE

Mercoledì 6
3° Metti una sera
all'ASVA
Domenica 10
Raduno di Chiusura
Mercoledì 27
4° Metti una sera
all'ASVA

NOVEMBRE

Domenica 7
Gita in pullman
al
Museo Nicolis

DICEMBRE

Domenica 12
Pranzo
di
Fine Anno

Il 2010 è stato caratterizzato da un evento che si aspettava ormai da molto tempo ed ha provocato profondi cambiamenti nella vita e nell'attività sociale dell'ASVA: l'apertura della nuova sede di Via Monte Albergian, 20.

Dopo i lavori che hanno visto i soliti noti partecipare con fervore alla nascita ed all'arredamento definitivo dei nuovi locali, con l'inaugurazione ufficiale del 26 Febbraio l'ASVA si è dotata di una nuova casa in cui trovarsi non solo per le consuete pratiche, ma anche e soprattutto così, per stare tra amici e fare quattro chiacchiere sui raduni, sulle auto, sugli impegni di tutti i giorni.

Da quella data, ogni lunedì sera, anche nei mesi estivi, la sede è stata sempre affollatissima e la presenza di tanti soci, vecchi e nuovi, è stata di costante pungolo a fare sempre di più e sempre meglio per chi si è dedicato alla vita sociale del Club.

Oltre ai raduni ai quali ha preso parte un folto numero di soci (purtroppo ancora una volta spesso gli stessi), la Commissione Manifestazioni, appositamente ridisegnata e rinvigorita, ha organizzato una serie di serate che hanno avuto eco anche sulle riviste di settore per l'originalità e la perfetta riuscita. Quindi non solo raduni, ma anche serate letterarie, incontri con la storia della nostra Torino, momenti di approfondimento tecnico e di riflessione su realtà che in Italia appaiono assai trascurate a differenza di quanto succede all'estero, quali gli allestimenti museali.

Non ci fermeremo, statene certi ed il 2011, anno oltretutto di celebrazione del 150° dell'Unità d'Italia, cercherà di portare nuove sorprese per far sì che la vostra partecipazione sia sempre più convinta ed ampia e che tutti trovino una risposta alle proprie richieste, sia che amino fare poca strada e privilegiare l'aspetto gastronomico oppure vogliano guidare di più, magari anche solo con un intervallo breve per un pasto frugale, o ancora che vogliano approfittare del raduno per visitare luoghi che diversamente non vedrebbero.,.

Quanto all'attività di sede, abbiamo imparato come si fa ad organizzare le serate e ce ne saranno sicuramente molte di più, con argomenti nuovi e, anche qui, con sorprese speriamo gradite.

Il 2011 sarà poi l'anno dell'elezione delle cariche Sociali e pertanto i primi mesi potranno sembrare più "vuoti" di iniziative: veniteci a trovare in sede e vedrete che l'attività sarà comunque fervente e, come sempre qualche cosa, magari di non ufficiale, lo si potrà organizzare.

Personalmente voglio ringraziare tutti coloro che mi hanno dato più volte segno della loro stima ed hanno capito ed apprezzato gli sforzi compiuti nel cercare di organizzare i raduni con una nuova metodica e soprattutto coinvolgendo sempre gli enti locali per dare la più ampia risonanza possibile alle nostre manifestazioni. Un grazie anche a coloro che hanno evidenziato con educazione e civiltà le cose che sono riuscite meno bene: si farà tesoro delle critiche e degli errori, anche se purtroppo non tutto dipende dall'organizzazione e, specie a tavola, qualche variabile può danneggiare gravemente la riuscita dell'evento.

Un grazie a chi, dai fratelli Gallizia a Matteo Bo Milone, Tommaso Macrì, Franco Panaro, Carlo Avezzano, Mauro Elmastro, Daniela Girardo, Luciano Perilli, ha contribuito alla realizzazione, allestimento e pulizia della nuova sede; grazie a Paolo Marcelli per la preziosa collaborazione nella catalogazione dei volumi e delle riviste della biblioteca sociale, a Guido Conti e Massimo Pignocco per l'anagrafe delle Topolino e a tutti coloro che hanno preso parte alle serate ed ai raduni.

Anche quest' anno chi, forse perché nuovo socio o perché distratto, non ha vissuto attivamente la stagione, scoprirà da queste pagine che cosa si è perso e, mi auguro, sarà invogliato a partecipare agli eventi dell'anno prossimo!

GRAZIE ANCORA A TUTTI VOI !

ALLESTIMENTO DELLA NUOVA SEDE SOCIALE

Trasformare locali disabitati da molti anni e precedentemente adibiti a magazzino in luogo accogliente e funzionale di ritrovo per appassionati di vecchie auto non è certo cosa semplice, specie quando ad occuparsene è un pugno di persone che sacrifica le vacanze di Natale e qualche giorno di meritato riposo per portare a termine il progetto in tempi brevi e, soprattutto, in tempo per la ripresa dell'attività nel primo anno di gestione della vita sociale a partire da Gennaio.

Imbianchini nei momenti di pausa, trasportatori e montatori di mobili la sera, addetti alle pulizie nelle ore libere, addetti all'impiantistica ed all'informatica nei buchi della giornata: i pochi soci che hanno realizzato la nuova sede hanno assunto via via tutte queste mansioni senza porsi alcun problema ed anzi facendone spesso occasione di incontro e di "divertimento insieme".

All'apertura il 18 Gennaio, vedere tanta gente quanta non se ne vedeva da tempo in sede è stata una grande soddisfazione, ma ancora maggiore è stata quella nel vedersi ripetere questo avvenimento man mano che le settimane passavano e veniva meno la curiosità di vedere la nuova sede.

Non abbiamo ancora finito: mancano delle mensole, dobbiamo sistemare dei computers, completare l'impianto audiovisivo, appendere quadri e chissà quante altre cose sono ancora da fare, ma è normale che in una casa ciò avvenga.

Fatevi tutti avanti: più siamo e più cose riusciamo a portare a termine.



13/15 - AUTOMOTORETRO

La mente (e ancor di più le braccia) era rivolta alla nuova sede ed alla sua inaugurazione ufficiale, ma la manifestazione di quest'anno doveva essere portata a compimento. Il tema guida dello stand ASVA ad Automotoretrò 2010, edizione che, per inciso, ha fatto segnare ancora una volta nuovi record di affluenza e partecipazione, è stata la comunicazione al mondo degli appassionati di automobilismo storico della nascita della nostra nuova sede.

Pertanto abbiamo allestito uno stand "provocatorio": le auto parzialmente coperte da teli volevano mettere in risalto i preparativi per l'imminente trasloco ed ha destato comunque la curiosità dei visitatori che talora, non comprendendone il significato, venivano ad informarsi su quando avremmo scoperto le auto ed a chiedere di poterle ammirare "senza veli".

Matteo Bo Milone si è occupato ancora una volta del tabellone di sfondo, frapponendo ad immagini della prima sede storica di Via Fattori e della nuova sede di Via Monte Albergian, un ingrandimento della piantina toponomastica del quartiere che rendeva chiara l'ubicazione della nuova della sede ed evidenziava come, in fondo, la nuova casa dell'ASVA non fosse affatto lontana né dalla prima sede, né dai locali della Sede Legale che fino a ieri ci aveva ospitati.

Anche la scelta delle vetture è stata tutt'altro che casuale: si doveva cercare di rappresentare tutti i Soci con due sole auto ed allora ecco i due estremi: Topolino e Ferrari. Distanti non solo come tipologia di vettura, ma anche come età, a significare che le auto dei nostri soci, che sono poi il vero capitale di un Club di automobilismo storico, se schierate una di fianco all'altra non hanno nulla da invidiare ad una ricca collezione, rappresentativa di tutte le fasi evolutive e di tutte le sfaccettature dell'Universo Automobile.

Non tanto "pezzi unici", ma tante vetture di tutti i tipi, tutte conservate con cura, amore e passione e tutte "pezzo unico" per il loro proprietario.

Moltissime le persone che sono venute a parlare con noi ed ancora di più sono state quelle che si sono interessate ai nostri programmi ed alla nostra attività di raduni ed incontri: le brochures che avevamo predisposto si sarebbero esaurite in poco tempo se non le avessimo "razionate" perché potessero essere sufficienti per i tre giorni della manifestazione.

Tanti anche i Soci e gli Amici che sono passati, si sono fermati e, spesso, hanno dato una mano a rispondere alle domande dei visitatori.

Da queste pagine un grazie di cuore a tutti coloro che hanno contribuito al successo dell'evento.





26 - INAUGURAZIONE NUOVA SEDE

Cosa dire? Era l'evento clou dell'anno e non avevamo mai dovuto organizzare nulla del genere. Abbiamo studiato le date, pensato di farlo coincidere con la Riunione preliminare di Febbraio dell'Interclub, pensato di tutto e di più.

Poi la scelta è caduta su una festa, rivolta principalmente a noi Soci dell'ASVA, con inviti, ben inteso, estesi a tutti i Presidenti dei Club piemontesi ed al Presidente dell'ASI, Roberto Loi.

Non tutti hanno potuto partecipare, ma chi è intervenuto ha espresso grande stima ed amicizia nei nostri confronti, portando omaggi e proponendo collaborazioni e compartecipazioni che si sono in parte poi realizzate nel corso dell'anno.

E' stata una bella festa: spazio dunque alle immagini per chi non è stato presente.



21- ASSEMBLEA GENERALE ANNUALE

L'Assemblea Generale Annuale dei Soci si è svolta per la prima volta nella nuova Sede Sociale, alla presenza di un considerevole numero di Soci, vuoi per la novità del luogo in cui era programmata, vuoi per l'importanza degli argomenti trattati e, soprattutto, di quelli ripresi e riaffermati in seguito alle modifiche statutarie proposte ed approvate nelle due Assemblee straordinarie dell'ultimo trimestre 2009.

Al di là della recente inaugurazione ufficiale, questa è stata indubbiamente la vera consacrazione dei locali di Via Monte Albergian come "casa" dell'ASVA, inteso come luogo in cui hanno svolgimento gli eventi fondamentali della vita associativa, tra cui l'Assemblea Generale Annuale è sicuramente il più degno di menzione.

Per la prima volta, grazie all'entrata in vigore del nuovo Statuto Sociale, ogni socio ha avuto la possibilità di portare in Assemblea fino a tre deleghe, consentendo così di ampliare la rappresentatività della stessa con l'aumento del numero dei voti validi e venendo in soccorso di quei Soci che siano impossibilitati a partecipare di persona.

Le relazioni presentate dal Presidente Nicco e dal Tesoriere Cima in merito ai vari punti dell'

ORDINE DEL GIORNO

- Introduzione dei lavori assembleari;
- Approvazione rendiconti Consuntivo 2009 e Preventivo 2010;
- Relazione del Presidente sull'andamento dell'Associazione;
- Nomina dei rappresentanti ASVA all'Assemblea dei delegati ASI 2010;
- Varie ed eventuali.

hanno avuto tagli insoliti dovendo spiegare il perché della richiesta di approvazione di un consuntivo 2009 diviso in due parti in quanto l'anno stesso risultava costituito da un bimestre "aggiuntivo" dovuto alla modifica statutaria decisa ed approvata nell'Assemblea straordinaria del 4 Dicembre 2009, che faceva coincidere con l'anno solare la durata dell'Esercizio di Gestione del nostro Club, che, rammentiamo a tutti, va ora dal 1 Gennaio al 31 Dicembre di ogni anno.

Ricordiamo che i verbali delle Assemblee straordinarie di Settembre e Dicembre 2009 sono stati pubblicati per estratto, così come quello dell'Assemblea Ordinaria del 2010, sul n° 149 di ASVAFLASH, uscito nel Luglio scorso.



11 - RADUNO DI APERTURA

Organizzato in collaborazione con il CLAMS di Alba che ci aveva chiesto di “fare qualcosa insieme”, il Raduno di Apertura 2010 si è svolto tra Pollenzo e Cherasco, due cittadine ricche di storia e che hanno avuto notevole importanza nelle vicende della nostra nazione.

Quarantanove equipaggi, trentaquattro nostri Soci e quindici del CLAMS, si sono ritrovati nella coreografica cornice della piazza di Pollenzo, in una giornata caratterizzata dal maltempo che ormai da un paio di anni sembra perseguitare l'evento iniziale del nostro calendario sociale.

Sotto una pioggia intermittente e talora assai fitta, le vetture si sono dirette verso la poco distante cittadina di Cherasco dove, nonostante la concomitanza con l'importante Mercato dell'Antiquariato che si svolge due volte l'anno, il Comune ci ha dato ospitalità, consentendoci di percorrere le strade cittadine chiuse al traffico per raggiungere lo splendido cortile dell'ex Monastero, ora divenuto Hotel de Charme.

Sotto il patrocinio del Comune di Cherasco.

Una tregua della pioggia, ma purtroppo non del freddo intenso, ha consentito agli equipaggi di tuffarsi tra le bancarelle del mercato, la cui fama è ormai a livello internazionale, e di trascorrere le ore che ci separavano dal momento del pranzo, ammirando la merce esposta, talora di pregio.

Dopo un aperitivo servito in quelle che furono le cantine del monastero, quanto mai gradito anche per il tepore degli ambienti che ha riscaldato i partecipanti intirizziti dal freddo, il lussuoso ed accogliente salone principale è stato teatro del pranzo, dei discorsi dei presidenti e della premiazione dei partecipanti con la consegna della consueta locandina commemorativa, la prima della serie del 2010, dedicata come tutte le successive a modelli di Alfa Romeo, visto il centenario della casa di Arese.

Nel pomeriggio un pallido sole ed una temperatura un po' più clemente hanno accompagnato i partecipanti alla visita guidata di Cherasco, organizzata in collaborazione con il Comune per farci ammirare i gioielli architettonici del luogo e farci conoscere un poco della storia della città, resa famosa dalla firma dell'armistizio tra Napoleone ed i Piemontesi nei primi anni del 1800.

Ancora qualche acquisto tra le bancarelle e poi il gruppo si è sciolto, consentendo a tutti di fare rientro a casa.

Un solo rammarico: il Club Ruote Storiche Cherasco, non federato ASI, che avevamo invitato ad unirsi a noi non ha risposto al nostro invito e ci ha privati di quella amicizia che dovrebbe invece pervadere tutti i sodalizi che sono caratterizzati da passione comune.



SERATE CULTURALI DELL'ASVA



MERCOLEDÌ 14 APRILE 2010
ORE 21.00
SEDE SOCIALE ASVA
VIA MONTE ALBERGIAN, 20 - TORINO
Gli autori presentano il volume

14 – METTI UNA SERA ALL'ASVA

Presentazione del volume “Le Abarth dopo Carlo Abarth”

La nuova sede sociale non deve essere solo luogo di incontro per le “questioni di ufficio” ma anche e soprattutto il posto in cui ci si ritrova, tra amici, per discutere della passione comune e per approfondire la conoscenza di aspetti legati al mondo dell'automobilismo, storico o recente che sia. Pertanto oltre ai consueti incontri “su strada” la Commissione Manifestazioni si è impegnata nel 2010 per la prima volta nell'organizzare eventi che aprissero la sede anche a chi non ha tempo o voglia di partecipare ai raduni e, perché no, ad amici o abitanti del quartiere che non hanno un veicolo storico ma sono interessati ad approfondire la conoscenza del nostro mondo.

Il primo incontro della serie, che solo successivamente si sarebbe chiamata “Metti una sera.....all'ASVA”, ha avuto una connotazione culturale ed è stato dedicato, grazie all'interessamento di Tommaso Macrì, alla presentazione da parte dei suoi autori del volume “Le Abarth dopo Carlo Abarth”, curato da Sergio Limone e Luca Castaldi.

Ad una sala gremita (vabbè il nostro salone è abbastanza facile da riempire - dirà qualcuno – ma è stato incoraggiante, per chi ha voluto la manifestazione, vedere che la cosa era piaciuta) gli autori hanno svelato che cosa c'è stato dietro l'idea di scrivere il libro ed in particolare l'ing. Limone ha raccontato gustosi episodi della sua vita in Abarth e soprattutto nel reparto corse e rally che ha diretto fino alla pensione e di cui in sala erano presenti alcuni suoi preziosi collaboratori che hanno dato anche il loro contributo nella lunga dissertazione finale.

Al termine della serata è stato possibile acquistare il volume a prezzo agevolato e, ovviamente, farselo dedicare ed autografare dall'ing. Limone e da Luca Castaldi.

Qualche copia è ancora disponibile in sede: chi fosse interessato ne faccia richiesta.





9 - XIX RADUNO INTERCLUB PIEMONTE VALLE D'AOSTA

L'edizione 2010 dell'Interclub, dedicata all'Alfa Romeo ed ai suoi modelli più caratteristici, è stata organizzata dal "Veteran Car Club P. Bordino" di Alessandria che ha dato un carattere "guidato" alla manifestazione, forte dell'esperienza organizzativa di manifestazioni come "Le veterane sulle strade del vino" e la rievocazione del circuito storico.

Radunati tutti gli equipaggi in piazza Libertà nel centro di Alessandria, gli amici del Bordino hanno guidato gli equipaggi lungo la campagna alessandrina fino a Libarna, dove si è consumato il momento culturale della manifestazione, con la visita al parco archeologico dell'omonima cittadina romana, con i suoi splendidi mosaici e le rovine degli edifici che lasciano ancora chiaramente intuire lo schema secondo cui le città romane erano costruite. Un pallido sole ha accompagnato l'escursione e consentito di parcheggiare (e rimuovere) agevolmente le vetture negli spazi erbosi destinati a parcheggio, posti, quasi senza soluzione di continuità con queste ultime, di fianco alle rovine romane e consentito di apprezzare le bellezze del paesaggio che ci circondava.

Da Libarna, il programma prevedeva un trasferimento che attraverso Gavi, Francavilla Bisio e Capriata, dopo circa 30 chilometri di strada divertente da percorrere, consentiva di raggiungere, la Tenuta Pedagera, sede del pranzo conclusivo e dei discorsi finali della manifestazione.

Un po' meno divertito dal percorso è stato il nostro socio Leonardo Dimilito che con la sua fidata (non troppo, questa volta) Topolino, ha avuto un brutto guasto che gli ha impedito di portare a termine il percorso con i propri mezzi e fatto rischiare danni fisici, per fortuna limitati allo spavento.

Anche quest'anno l'ASVA è stato, dopo quello organizzatore, il Club che ha iscritto il maggior numero di equipaggi, a dimostrazione di quanto per noi l'Interclub sia importante in quanto manifestazione che incarna i principi di amicizia e collaborazione che permeano il tessuto del nostro sodalizio.

Delle 16 vetture schierate, ben 7 erano Alfa Romeo e, soprattutto, così come anche per le 5 Fiat, le 4 Lancia e l'unica Innocenti (unica anche del raduno), tutte di modelli diversi.

Al termine del pranzo, dopo la consegna del tradizionale piatto, il passaggio del testimone: la XX edizione sarà organizzata dal "Club Auto e Moto Storiche Val d'Ossola". Buon lavoro!





23 – VIA MONGINEVRO **MON AMOUR**

Ancora una volta l'organizzazione della manifestazione "di via" ci ha chiamati per rappresentare quella che è sempre stata l'anima del Borgo di cui Via Monginevro è una delle arterie principali e sicuramente la via commerciale per antonomasia.

Con grande sforzo, nonostante i requisiti imposti dall'organizzatore (vetture antecedenti gli anni '60, possibilmente Lancia o comunque assolutamente significative per la storia dell'automobilismo) ed il fatto che la manifestazione prevedesse la sosta delle auto senza protezione dal pubblico che sicuramente si sarebbe avvicinato incuriosito per ammirarle, siamo riusciti a portare una quindicina di auto, principalmente Topolino e Fiat 1100 ed a dare lustro all'evento.

Tra gazebo che ospitavano personaggi in costume, danze folkloristiche piemontesi e canzoni popolari, la giornata si è svolta in allegria e senza troppi patemi, garantendo piacevoli momenti a tutti i partecipanti.

Un caloroso grazie a tutti coloro che hanno messo la propria auto a disposizione per consentire al Club di onorare un impegno assunto anche nell'ottica del successivo incontro di Mercoledì 11 Giugno quando Sergio Donna, presidente dell'Associazione Culturale Via Monginevro ed organizzatore della manifestazione, sarebbe venuto nella nostra sede a presentare la sua ultima opera letteraria.



6 – RADUNO GENERALE

Per l'edizione del 2010 si è scelto di ritornare nel pinerolese per favorire la partecipazione anche dei Soci di quella parte della provincia di Torino.

Trovare nuove mete interessanti e località ancora non visitate nei numerosi raduni che sono stati organizzati nelle valli tra il Pellice e il Chisone non è stata cosa semplice, ma alla fine siamo riusciti a mettere in piedi un programma di assoluto valore, con un accostamento "ardito" tra auto storiche e Cavalleria e, successivamente, la visita ad una mostra di dipinti di uno dei più famosi paesaggisti piemontesi dell'800.

Di tutto riposo per le nostre beniamine che si sono godute un lungo riposo dopo il trasferimento da Torino a San Secondo di Pinerolo, la giornata è stata un po' più movimentata per gli equipaggi partecipanti che, a bordo di un pullman, si sono trasferiti a Pinerolo per la visita al Museo Storico dell'Arma di Cavalleria.

Accompagnati da ufficiali di cavalleria in congedo, abbiamo potuto godere della visita rivelatasi davvero interessante e che avrebbe richiesto ben più delle due ore che ci erano state preventivamente proposte.

Terminata la visita con i diorami delle battaglie napoleoniche fedelmente ricostruite e con le collezioni degli innumerevoli soldatini di tutte le armi e di tutte le epoche e materiali, lo stesso autopullman ci ha riportato a San Secondo di Pinerolo dove era previsto il momento conviviale presso un noto ristorante del luogo.

Purtroppo, a fronte di un aperitivo ricco e ben servito che ha soddisfatto tutti i partecipanti, non tutti hanno gradito l'articolazione del menu e, complice anche il fatto che il numero di presenti imponeva la cottura di più tagli di carne diversi (di cui uno, pare, particolarmente duro) il pranzo non è stato per molti tra quelli da ricordare.

Ce ne scusiamo ancora: non è proprio dipeso da noi e le prove fatte erano state positive!

Nel pomeriggio, grazie anche al clima decisamente favorevole, con un brevissimo trasferimento abbiamo raggiunto il Castello di Miradolo, che a dire il vero non fu mai un maniero bensì una villa di campagna della nobiltà sabauda, il cui parco ha accolto le nostre 40 auto sotto i suoi viali alberati.

Parcheggiate le vetture, abbiamo visitato l'esposizione dei quadri di Vittorio Avondo, allestita nelle sale della villa, ancora in parte in corso di restauro.

Dopo la premiazione dei partecipanti ed i discorsi conclusivi dell'evento avvenuti in un cortile interno appositamente riservato, chi ha avuto voglia di fermarsi ancora un pochino ha avuto modo di godere della performance musicale di un pianista ed un violinista che, sotto le volte della Citronière recentemente inaugurata dopo il restauro, si sono esibiti in musiche ispirate dai paesaggi dipinti da Avondo ed hanno ricreato le atmosfere da "Salotto culturale" che negli ultimi anni dell'ottocento aveva caratterizzato la vita della villa.





14 – METTI UNA SERA.....ALL'ASVA

Presentazione del volume “Le antiche fabbriche di Borgo San Paolo”

La seconda serata infrasettimanale all'ASVA è stata ancora una volta dedicata alla letteratura.

Il volume “Le antiche Fabbriche di Borgo San Paolo” nasce, come dice lo stesso autore, dalle atmosfere Deamicisiane e disegna l'evolversi di un quartiere di Torino da agricolo ad industriale.

Cosa c'entra con le automobili un volume di storia cittadina? E' molto semplice: in borgo San Paolo trovano sede tutte le fabbriche di automobili di Torino, dalla Chiribiri alla Diatto, all'Itala, alla SPA, alla Cisitalia, alle carrozzerie più prestigiose come Vignale, Motto, Pininfarina, Lancia, Bertone!

Ancora una volta a sala gremita, Sergio Donna, l'autore, dopo la proiezione di un audiovisivo in cui narra le vicende che l'hanno portato a scrivere il libro, ha intrattenuto i presenti con aneddoti e racconti della sua vita, totalmente vissuta nel borgo.

A dargli man forte nell'articolazione della serata, lo chansonnier piemontese Beppe Novajra ha suonato alcuni brani appositamente scritti per l'occasione e riproposto canzoni popolari dei primi del novecento.

Come sopra ricordato Borgo San Paolo è stata la sede storica degli stabilimenti Lancia fino al suo trasferimento a Chivasso ed ancora oggi gran parte della borgata è caratterizzata da edifici legati al marchio automobilistico come le palazzine ex uffici, ora sede della Circoscrizione ed il mitico Grattacielo Lancia che domina ancora la skyline del quartiere.

Nessuno, dunque, più dell'ing. Enrico Masala, responsabile per lunghissimi anni del marchio Lancia, presidente onorario del Lancia Club Italia e curatore del Museo Lancia fino alla sua chiusura, speriamo temporanea, era adatto a completare l'exkursus sul volume e sulla borgata cittadina con i suoi ricordi, i suoi rimpianti e le sue ferventi richieste di aiuto perché il patrimonio storico della casa torinese non venga disperso e non vada perduto.

Al termine della serata abbiamo ancora una volta potuto acquistare il volume a prezzo di favore ed ottenere dediche ed autografi dei presenti.

In sede ne abbiamo ancora qualche copia per chi fosse interessato.





20 - REGINE DELLE STRADE

Anche il 2010 ha visto una nutrita partecipazione dell'ASVA alla manifestazione organizzata dall'AERC Poirino.

Sedici equipaggi (dei trentacinque totali) si sono impegnati lungo il "percorso del pianalto" che da Poirino porta a Isolabella, Cellarengo, San Vito e Montà d'Alba, in una prova con valutazione in base al "tempo regolare previsto" di 5 minuti su un tratto di 3.7 chilometri.

Dopo una sosta per la visita del Santuario dei Piloni, gli equipaggi si sono rimessi in cammino ed hanno raggiunto nuovamente Poirino dopo un percorso di circa 65 chilometri attraverso Santo Stefano Roero – Ternavasso – Casanova.

Dopo il pranzo, come sempre abbondante e squisito, gli equipaggi si sono ritrovati in Piazza Libertà a Poirino per la premiazione e la consegna degli omaggi.

Vincitore della prova di regolarità è stato il nostro socio Guido Conti che ancora una volta ha tenuto alto il nome del Club e con cui ci complimentiamo vivamente.



3-4 RADUNO RIVIERA DI LEVANTE

Si è tenuto nel Week-end del 3 – 4 Luglio 2010 il Raduno nella Riviera Ligure di Levante organizzato dal Registro Italiano Giulia a cui appartiene l'amico Gaetano Lombardo, con il quale si rinnova ormai da diversi anni la piacevole consuetudine del reciproco invito ai raduni rivieraschi. Da Torino sono partiti gli equipaggi condotti rispettivamente dai soci, Luca Gallizia su Alfa Romeo Junior Zagato 1300, Marco Cini e Alessio Cuatti su Alfa Romeo Giulia 1300, Marino Pellocchiù su Lancia Fulvia Coupè, Guido Conti su Lancia Appia, Mario Masino su Lancia Flavia Coupè, Walter Bonamano su Saab al suo esordio assoluto con l'ASVA e Matteo Bo Milone su Alfa Romeo GT Junior 1300.

Il programma del sabato prevedeva il ritrovo degli equipaggi nella città di Chiavari con passeggiata nel centro cittadino e successiva gita in battello a San Fruttuoso e a Portofino.

Nel tardo pomeriggio i partecipanti hanno condotto le proprie vetture percorrendo la strada che, con curve e cambi di pendenza da prova speciale, si insinua nei fitti boschi dell'entroterra verso Santo Stefano d'Aveto, dove hanno cenato e pernottato in una accogliente struttura alberghiera.

La domenica mattina ha invece prevalso il malcelato spirito corsaiolo che contagia i soci del Registro Italiano Giulia. Il gruppo si è completato nel paesino di Lorsica in occasione della visita al museo dei damaschi, con l'arrivo degli ultimi equipaggi che non hanno potuto presenziare già dal giorno prima, per trasferirsi nel paese di Cicagna dove l'amico Gaetano Lombardo ci ha svelato la sorpresa, facendoci trovare un perfetto scenario per dare sfogo al ruggito dei motori. Tra birilli e balle di fieno, in una zona artigianale, chiusa tacitamente al traffico, ha preso il via una gara di abilità a suon di gas, derapate e contro-sterzo dove vetture dall'indole sportiva e muscolosa si sono confrontate con auto di improbabili velleità corsaiole tra cui una dondolante Citroen 2CV e una rassicurante ambulanza Fiat 238. Tra i vari partecipanti ha preso il via anche il Consigliere per la Regione Liguria Marco Limoncini su una splendida Alfa Romeo GTV 6.

Il cronometro, sapientemente gestito da Luca Gallizia, che ha validamente aiutato l'amico Gaetano nell'organizzazione, ha infine emesso il proprio verdetto, definendo una classifica impietosa che vedeva, a sorpresa, Matteo Bo Milone, nonostante la sua assoluta inesperienza e una notevole inferiorità del mezzo rispetto a vetture con quasi 100 Cv in più, primo a pari merito con un giovane partecipante su Alfetta 1800. La festosa cerimonia della premiazione ha avuto come teatro il ristorante nei pressi di Cicagna dove si è consumato l'abbondante e pregevole pranzo della domenica.

Un'esperienza entusiasmante frutto del proficuo rapporto di amicizia e condivisione di intenti tra club e tra appassionati.

Un grazie a Matteo Bo Milone che ha fornito testi ed immagini utili alla redazione della presente pagina.





18 GITA SOCIALE ESTIVA

Nonostante la data molto avanzata nel mese di Luglio, diciassette equipaggi hanno preso parte alla gita sociale estiva che quest'anno aveva il duplice obiettivo di consentire una visita alla città di Susa (la manifestazione è stata inserita nel calendario ufficiale segusino) e di portare le vetture sui tornanti del Moncenisio e, successivamente, sulla tortuosa e panoramica via della Ferrera che dal piccolo comune di Moncenisio porta a Novalesa.

Qui, con la visita all'Abbazia benedettina, si sarebbe conclusa la manifestazione.

Che le cose non dovessero andare per il verso giusto, lo si è visto fin dal primo mattino quando abbiamo aspettato a lungo e inutilmente alcuni equipaggi che, pur iscritti, non si sono presentati all'appuntamento davanti alla caserma dei Vigili del Fuoco.

Lavori in corso sulla Statale avevano fatto propendere per la scelta del percorso autostradale nell'avvicinamento a Susa, ma, vuoi per la splendida giornata estiva, vuoi per la sfortuna che aveva deciso di accompagnarci nella gita, anche tangenziale ed autostrada si sono trasformate in una trappola che ha imprigionato buona parte degli equipaggi in lunghe code e ha fatto sì che si arrivasse a Susa con ampio ritardo rispetto alle tabelle previste.

Non ci è rimasto molto tempo per la visita della città perché incombeva il secondo tratto del percorso, quello forse più impegnativo, lungo i tornanti della Statale 25.

Anche qui, fortunatamente nel tratto finale del percorso, abbiamo incontrato code, dovute alla festa della località francese appena superato il colle, ma tutto sommato le nostre auto hanno potuto rinfrancarsi lungo la strada laterale che dalla Statale porta al piccolo comune di Moncenisio, dove era previsto il pranzo.

Ottima, ben servita ed abbondante, la colazione ci ha tenuti a tavola ben più del previsto e la discesa su Novalesa è incominciata con più di un'ora di ritardo: al nostro arrivo all'Abbazia, però, era già iniziata la celebrazione della messa e tutti gli spazi museali erano chiusi. Un piccolo gruppo, fortemente motivato, ha impietosito la guida inducendola ad aprire almeno una parte dei locali, ma la maggior parte dei partecipanti ha trovato rifugio in un ristorante-bar del posto, affogando il dispiacere per la mancata visita in una bibita fresca o in un aperitivo ghiacciato.





18 - 19 XV INCONTRO per VETTURE CLASSICO SPORTIVE

Proseguendo alla scoperta della Riviera di Ponente nel 2010 la manifestazione si è svolta tra Imperia, Loano e Toirano, dove abbiamo dedicato la mattinata alla vista delle famose Grotte.

Iniziata nelle prime ore del Sabato lungo la Strada Statale del Colle di Nava, la classica "due giorni" settembrina ha visto quest'anno la partecipazione di 24 equipaggi, di cui cinque provenienti dal grossetano e dal levante ligure, con ampia presenza, ovviamente, di vetture Alfa Romeo tra cui la Alfasud Sprint BB costruita in esemplare unico per il Salone dell'Automobile di Torino 1982.

Ospiti d'onore della manifestazione "Dalle Alpi con Gusto" che si svolgeva nel centro storico di Imperia, davanti al Duomo di Porto Maurizio, le nostre vetture, scortate dalla Polizia Municipale, hanno sfilato in un circuito lungo le vie del centro storico di Imperia e si sono poi dirette, dopo una breve sosta in Piazza Duomo per la premiazione da parte del Sindaco, alla banchina del porto turistico, per il pranzo.

Nel pomeriggio, dopo un'interessantissima visita al Museo dell'Olio dei Fratelli Carli, con un breve percorso autostradale ed pochi chilometri di Aurelia, abbiamo raggiunto la cittadina di Loano la cui amministrazione comunale ci aveva riservato la parte terminale della passeggiata a mare per consentirci la sosta ed una visita al centro storico. Non ci aspettavamo certo l'accoglienza prestataci: un vero e proprio bagno di folla con la gente che aspettava il nostro arrivo ed è sciamata attorno alle vetture non appena terminate le operazioni di parcheggio.

Nel tardo pomeriggio abbiamo raggiunto, sempre a Loano, lo splendido "Loano 2 Village" dove erano previsti cena sociale e pernottamento.

Nel dopo cena un insolito intrattenimento è stato progettato dai fratelli Gallizia: il primo Gran Prix ASVA allestito sull'"ASVApista" appositamente trasportata da Torino ed allestita per l'occasione.

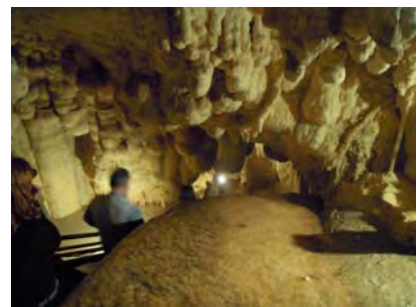
Tutti i partecipanti si sono cimentati in sfide ad eliminazione diretta lungo il tortuoso percorso del tracciato ideato dai "perfidi" fratelli (che non perdono mai occasione di infierire sui poveri partecipanti ora con le difficilissime domande di cultura automobilistica, ora con le insidie di un percorso solo apparentemente semplice).

Al vincitore, che indegnamente è stato il sottoscritto, è andato lo splendido volume "Alfa Romeo 1910-2010", curato da Maurizio Tabucchi ed edito da Giorgio Nada.

Dopo un lungo sonno ed una lauta colazione, la mattina della Domenica si è articolata nel trasferimento da Loano a Toirano, peraltro davvero breve, e nella successiva visita alle Grotte.

Terminato il percorso ipogeo e risaliti a bordo delle nostre vetture, scortati dalla Polizia Municipale di Toirano abbiamo raggiunto il centro storico della città e, parcheggiate le auto nelle due piazze contigue, dopo il saluto del Sindaco di Toirano abbiamo raggiunto, con una breve camminata, l'agriturismo presso il quale era stato combinato il pranzo finale.

Terminato il pranzo e premiati i partecipanti con la consueta locandina ricordo, gli equipaggi sono ripartiti alla volta delle rispettive destinazioni, chi seguendo un percorso interamente autostradale, chi guidando lungo le più divertenti e panoramiche strade provinciali che, attraversando l'Appennino ligure, andavano poi a confluire nell'autostrada Torino - Savona.





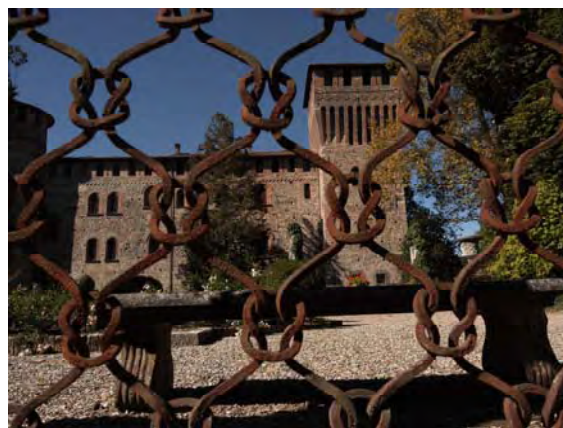
25-26 – 30° CATEAS

Scopertici collaboratori nell'organizzazione del raduno che il CATEAS ha allestito per festeggiare il 30° anniversario di fondazione, non abbiamo potuto fare a meno di rispondere all'appello del Club amico e mandare alcuni equipaggi in rappresentanza dell'Associazione, con in testa il nostro Presidente.

Il programma della manifestazione era impegnativo per la distanza da Torino di Rivalta d'Arda e Grazzano Visconti, ma nel contempo particolarmente interessante vuoi per i luoghi assai suggestivi in cui si svolgeva, vuoi per le visite organizzate e per la sicura qualità della cucina.

Belle e di gran classe le vetture intervenute a festeggiare il compleanno del CATEAS!

Nonostante le difficoltà incontrate nel raggiungere la località di ritrovo, non indicata con sufficiente chiarezza nelle mappe fornite, la partecipazione è stata assolutamente piacevole ed ha dimostrato la vicinanza dei due sodalizi, con grande soddisfazione reciproca dei Presidenti.





6 Ottobre 2010
ore 21.00

Via Monte Albergian, 20 – 10139 Torino

6 – METTI UNA SERA.....ALL'ASVA

Storia ed evoluzione dei sistemi frenanti applicati all'automobile

Per il terzo incontro serale è stato scelto un argomento estremamente tecnico come la storia ed evoluzione dei sistemi frenanti applicati all'automobile.

Venuti a conoscenza da parte di un nostro Socio di una Tesi di Laurea presso il Politecnico di Torino con questo titolo, i fratelli Gallizia si sono adoperati per fare sì che il neo ingegnere venisse nella nostra sede a parlarci di questo suo lavoro e spiegarci tutto sui freni, dai più semplici dei primi modelli di automobile ai più evoluti delle attuali Formula 1.

In realtà la tesi dell'ing. Bonasso dopo un breve excursus sulla storia ed evoluzione dei sistemi frenanti, ha operato una profonda comparazione tra due tipi di freno utilizzati nello stesso periodo, gli anni 70, su due diverse tipologie di vetture poste agli antipodi nella gamma Fiat: la 500 e la Dino Spider.

Utilizzando anche pezzi originali che tutti hanno potuto vedere e toccare, l'ing. Bonassi ha analizzato le due tipologie di freno, spiegandone pregi e difetti e mettendo in risalto come, viste le tipologie di vetture, essi non fossero da un lato intercambiabili (era inutile mettere freni a disco alla 500) e dall'altro poi così diversi come efficienza frenante (in taluni parametri i più semplici sembravano addirittura superiori ai più complessi).

Un'altra serata che i numerosi presenti hanno potuto apprezzare e da cui anche i più esperti, ne siamo certi, hanno potuto trarre nuove conoscenze.





17 - RADUNO DI CHIUSURA

Dedicata alla memoria del nostro compianto Socio Guglielmo Ferrandi, che fin dalla sua prima iscrizione si è distinto per la presenza assidua a tutte le manifestazioni organizzate dal Club in Regione e dalla disponibilità a rappresentarlo anche in eventi extra regionali, la manifestazione di chiusura del 2010 si è svolta in collaborazione con la Pro Loco di Moncalieri che ha voluto inserire le nostre auto tra le attrazioni principali del programma della storica "Fera dj Subiet", la più antica manifestazione fieristica del Piemonte, riportata agli antichi fasti da pochi anni a questa parte dopo un oblio durato per quasi un secolo.

In una grigia domenica di autunno, per fortuna non troppo piovosa, le nostre trentasei auto si sono mosse da Torino dopo una ricca colazione offerta in un locale che spesso ci ha visti iniziare le nostre giornate di raduno, alla volta di Moncalieri dove si sono potute schierare in Via S. Croce – nel pieno centro storico – appositamente chiusa al traffico e riservata per la sosta.

Posizionate a lisca di pesce lungo tutta la via e delimitata l'area di nostra competenza con catene e candelieri appositamente acquistati per l'occasione, gli equipaggi hanno potuto immergersi tra le bancarelle della fiera mentre il nostro Presidente Celso Nicco' ed il Vice Presidente Luca Gallizia, sul palco principale, assistevano alla premiazione dei "Subiet" e venivano a loro volta premiati per la partecipazione all'evento dalle autorità locali e dal Presidente della Pro Loco Moncalierese.

Successivamente il gruppo si è diretto verso il Museo dei Fischiotti, appositamente aperto, per una visita alla ricca collezione di fischiotti in terracotta provenienti da ogni parte d'Italia.

Dopo un aperitivo offertoci dai negozianti di Via S. Croce, i partecipanti si sono diretti a piedi lungo le vie del centro storico fino al ristorante "La Darsena", presso il quale erano stati organizzati pranzo e cerimonie di premiazione.

Anche il locale ha una forte valenza emotiva per l'ASVA: nelle sue sale, infatti, nacque ormai trentadue anni fa, l'Associazione e si svolsero i pranzi dei primi raduni cittadini.

Al termine del pranzo, ampio spazio è stato dato alla consegna di una targa commemorativa alla vedova di Ferrandi, signora _____ ed alla consegna del "Memorial Ferrandi" al Socio Sergio Regis, degno rappresentante degli ideali espressi da Ferrandi.

Ritornati nel centro storico di Moncalieri i partecipanti hanno ancora potuto vivere alcuni momenti della festa prima di mettere in moto le vetture e sfilare con esse sotto il palco per la presentazione di ogni singola vettura e la premiazione del relativo equipaggio. Un colpo di clacson (il nostro specialissimo fischiotto) per salutare Moncalieri ed i suoi abitanti e le auto hanno lasciato la città, ponendo termine alla manifestazione.





RADUNO DI CHIUSURA - 17 OTTOBRE 2010





27 – METTI UNA SERA.....ALL'ASVA

Musei dell'automobile in Italia ed in Europa

Fortemente voluto dal Consiglio Direttivo, l'incontro si è svolto in preparazione della visita al Museo Nicolis preventivata per il 7 Novembre ed ha visto la partecipazione, come al solito, di un nutrito gruppo di Soci.

Edoardo Cima, nella sua esauriente esposizione, ha fatto un excursus sulle esposizioni museali dedicate all'automobile in Italia ed in Europa, includendo quei meravigliosi allestimenti che recentemente Peugeot, Porsche e Volkswagen hanno creato per celebrare i fasti dei rispettivi marchi.

Il contrasto con quanto avviene in Italia, con un museo Alfa Romeo di Arese recentemente riscoperto (forse solo per il centenario del marchio) ed i veicoli delle collezioni Fiat e Lancia ammassati in locali angusti che ne precludono l'ammirazione degli appassionati è apparso a dir poco stridente, così come assurda è sembrata l'esistenza di due musei dedicati alla Ferrari (il Museo Ferrari di Maranello e "Maranello Rosso" di San Marino) a pochi chilometri di distanza l'uno dall'altro.

Ovviamente un po' di tempo è stato dedicato al Museo Nicolis, di cui non si sono voluti appositamente svelare gli aspetti più particolari per non privare chi avrebbe partecipato alla visita del fattore sorpresa.

Il Socio Amedeo Manuello Bertetto, invece, forte della sua esperienza come Ricercatore presso il Politecnico di Torino, ha illustrato le varie tipologie di allestimento e le filosofie che ne sono all'origine rendendo chiaro il disegno dei rispettivi curatori di dare maggior risalto all'immagine produttiva, piuttosto che a quella storica o artistica di quanto esposto.

Non sono mancate le critiche alle scelte effettuate nell'allestimento del nuovo Museo dell'Automobile di Torino che verrà inaugurato nel Marzo prossimo.





7 - VISITA AL MUSEO NICOLIS

Gita a dire il vero insolita quella di Domenica 7 Novembre, che vede i partecipanti arrivare con le auto "ordinarie" e salire su un pullman, moderno anzi modernissimo ed alle prime luci del giorno partire alla volta di Villafranca di Verona.

L'automezzo stracolmo è indice dell'interesse suscitato dalla visita, forse anche un po' aiutato dall'incontro sui Musei organizzato solo una settimana prima (e non a caso) in sede.

Dopo un viaggio di parecchie ore, durante il quale si è potuto recuperare un poco del sonno perduto, ecco finalmente apparire l'edificio che ospita il "Museo delle Collezioni".

Grande è la sorpresa dei presenti all'apparire dello stesso fondatore, sig. Nicolis a fare da guida nella visita, mettendo in funzione gli innumerevoli strumenti meccanici e spiegando il come ed il perché di questa sua meravigliosa collezione.

La parte dedicata all'automobile è da lasciare a bocca aperta: tutte le vetture sono in splendida forma, perfettamente curate e lucidate ed esposte secondo un preciso disegno espositivo.

La visita richiede almeno un paio d'ore, ma il tempo passa così velocemente che sembra di avere appena iniziato ed è già il momento di venire via e risalire sul pullman per raggiungere il luogo prescelto per il pranzo.

Dopo un pasto di ottima qualità ed assai abbondante, tutti di nuovo a bordo per la prevista visita a Bassano del Grappa, con i suoi storici monumenti e con le sue mitiche distillerie.

Cosa volete, quando le cose sono belle ed interessanti il tempo sembra volare e.....ci si scopre ad aver fatto tardi, tanto che la partenza per il ritorno a casa avviene con alcune ore di ritardo rispetto alla tabella prevista.

Il viaggio di ritorno servirà a fissare nella mente i ricordi della giornata ed a mettere a punto il racconto di quanto visto perché anche chi non c'era possa capire la portata dell'avvenimento.





Buone Feste da tutti

Monografia omaggio riservata ai Soci dell'Associazione A.S.V.A. – Torino
Articoli di: Carlo Alberto e Luca Gallizia, Celso Nicco, Franco Panaro, Andrea Scarfò, Ugo Viora

Stampa SIREA - Torino