

collezionismo

AUTO • MOTO • RESTAURO

PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO

Supplemento del Periodico Maison & Maisonette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n. 1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06



NOTIZIE dai LAMBRETTA CLUB

- Innocenti e le automobili
- Nate sotto il segno del Toro
- Tutti in gara con gli scooter

CURIOSITÀ

- Elenco completo ACI dei veicoli di rilevanza storica
- Collezionismo & Business: facciamo un pò di luce
- Lotus Europa

PROSSIMI APPUNTAMENTI

EVENTI, MUSEI e COLLEZIONI

- Milano Autoclassica: l'eleganza su 4 ruote
- Mostra Scambio di Reggio Emilia
- Il museo DEMM
- La collezione Mori
- Le Officine Reggiane di Reggio Emilia

Periodico Anno 5 - n. 22 - giugno 2014 - Solo in abbonamento esce nei mesi di febbraio - aprile - giugno - settembre - dicembre - Spedizione in abbonamento postale



di Alessandro Pisacane

La INNOCENTI e le automobili

La Innocenti si affacciò al mondo automobilistico nel 1960, in pieno boom economico, conquistando in poco tempo una buona fetta di mercato, grazie alla qualità e robustezza dei mezzi prodotti.

A seguito di un accordo (a lato), stipulato nel 1959, con la britannica BMC, la casa di Lambrate fece uscire il primo modello montato, la A40, identica alla Austin A40 (la produzione "in loco" permetteva di abbattere lo svantaggioso cambio con la sterlina e i pesanti dazi doganali del tempo).

A spingere l'utilitaria era un tradizionale 4 cilindri con distribuzione ad albero a camme laterali di 948cmc da 40CV.

L'Innocenti, con questo tipo di cilindrata, intravide la possibilità di presentarsi sul mercato con un prodotto che s'inseriva in un segmento di mercato, quello tra la 600 e la 1100, non coperto dalla FIAT, con la quale era meglio non scontrarsi direttamente.

La volontà della Casa milanese di non limitarsi a produrre un mero clone portò, nel 1961, al lancio della A40 Combinata (dotata di un portellone posteriore, incernierato in alto, che comprendeva anche il lunotto), una versione non prevista dall'Austin.

Nel 1962 il modello viene modificato da Pininfarina, rendendolo più gradito alla clientela e, nel 1963 la A40 viene rivisitata, con l'uscita della A40S, dotata di motore da 1048cmc e 50CV. Così, i modelli posti sul mercato erano la "berlina" e la "combinata".

La produzione cessò nel 1967, dopo più di 67.000 esemplari prodotti.

BRITISH MOTOR CORPORATION CARS TO BE BUILT IN ITALY

Agreement Signed between B.M.C. and Innocenti

Sir Leonard Lord, Chairman of The British Motor Corporation Limited, announced today that Austin and Morris cars are shortly to be produced in Italy.

This news comes in the form of a joint announcement by The British Motor Corporation Limited and Innocenti of Milan, manufacturers of heavy steel plant and the famous Lambretta motor-scooters, and reveals that these two leading manufacturers have signed an agreement under which Innocenti can assemble and partially manufacture B.M.C. cars for the Italian market.

The first models to be produced by Innocenti will be the recently introduced Austin A40, Austin A55 and the Morris Oxford, all of British design with Pinina styling.

Other B.M.C. models may be included in this arrangement in due course foreshadowing a very substantial increase in British car exports to the Italian market.

6th August, 1959
B.M.I.O.



 Contemporaneamente alla A40 la Innocenti immise sul mercato, con lo stesso motore, la 950 spider.

La vettura era interamente progettata a Milano, salvo che per la meccanica, derivata dalla Austin-Healey Sprite, con una linea giovane e accattivante, carrozzata GHIA. Presentata nel 1960 al Salone dell'Automobile di Torino, costava 1.500.000 lire.

Il modello, che sarà prodotto anche in versione coupé e che fu prodotto anche nella versione da 1100cc con freni anteriori a disco, riscosse un grande successo e fu prodotta fino al 1968/69.

Il terzo modello presentato dal marchio ambrosiano apparve nel 1963 e fu la IM3, dove la sigla stava per Innocenti-Morris 3° modello.

La IM3 non fu particolarmente brillante, il motore erogava 58CV, era dotata delle nuove sospensioni brevettate idrostatiche ma ebbe scarso successo, sia per il prezzo elevato rispetto alle rivali di pari cilindrata, sia per la linea poco accattivante e i guasti a cui era spesso soggetta.

Un po' più fortuna ebbe, nel 1964, la versione economica della IM3, la J4, che ricordava, nelle linee, l'Autobianchi Primula. Il 1963 è anche l'anno in cui la Innocenti, complice l'insuccesso della IM3, tentò la strada del coupé ad alte prestazioni. Allo scopo venne preparato un modello dotato di motore a 6 cilindri a V di 1750cc e progettato dalla Ferrari e vestito da Bertone (già noto ai lambrettisti per il LUI e la DL). Il progetto, purtroppo, venne abbandonato probabilmente per ragioni di politica aziendale.

Il maggior successo del marchio INNOCENTI nel mondo automobilistico coincise, nel 1965, con l'assemblaggio di un nuovo modello inglese: la Mini Minor.

La serie delle Mini italiane ebbe un grande successo in tutta la Penisola. In dieci anni, dalla presentazione avvenuta nel 1955 alla fine della produzione nel 1995, la Mini ebbe continui aggiornamenti, migliorie, variazioni di potenza e cilindrata ed ebbe anche una versione "giardinetta", la Mini T.



Sopra: il coupé Innocenti, costruito con motorizzazioni da 950 e 1100 c.c.

Sotto: la catena di montaggio della Mini Minor Innocenti, che decretò il successo commerciale del marchio.

In basso a destra, pag. 11: le nuove Mini 90 e 120, progettate nel periodo di proprietà di Alessandro De Tomaso.



Le Mini "italiane" furono commercializzate non solo da noi ma anche in numerosi mercati europei, come pure in Germania e in Giappone. Lo sviluppo della Mini-Innocenti fu tale che si decise di farla costruire anche nello stabilimento belga di Seneffe. Nel 1972, con la morte di Ferdinando Innocenti, il marchio italiano fu acquisito dalla British LEYLAND; venne così presentata la nuova media di Lambrate, la Regent, omologa della Austin Allegro. Offerta nelle cilindrata 1275 e 1485cc, dotata di nuove sospensioni Hydragas, risultò ostica al pubblico italiano che ne decretò la prematura scomparsa. La crisi finanziaria della LEYLAND portò, nel 1975, ad un nuovo passaggio di proprietà del marchio INNOCENTI nelle mani dell'argentino Alejandro De Tomaso, che

già possedeva numerosi marchi prestigiosi nel ramo motoristico (Maserati, Benelli...). Con la direzione di De Tomaso, la Innocenti decise di contrapporsi alla precedente casa madre inglese, producendo un modello che riscosse molto successo: la Nuova Mini.

Lanciata nel 1973 nelle versioni Mini 90 (998cc) e Mini 120 (1098cc) la nuova utilitaria si avvalse dei classici motori BMC e di una nuova carrozzeria disegnata, manco a dirlo, dalla Bertone, che reinterpretò la vettura secondo i gusti più squadri degli anni settanta. La nuova Mini rimise in sesto le traballanti finanze della casa milanese; fu prodotta, in seguito, con motorizzazioni Daihatsu a due o tre cilindri (la Innocenti 500 e la Mini 3) e conobbe anche una versione "turbo". Nonostante il buon successo di vendita delle nuove Mini, il declino della Innocenti fu inarrestabile.

Il punto più basso fu toccato nel 1989, allorché la casa milanese entrò nell'orbita della grande rivale, la FIAT. La casa torinese decise, nel 1993, di chiudere definitivamente gli stabilimenti di Lambrate e, poi, di utilizzare il marchio Innocenti per prodotti di basso costo provenienti dagli stabilimenti sparsi per il mondo (Brasile, Argentina, Jugoslavia). In questo progetto rientrò la Elba, una famiglia rimarchiata che non era altro che la Duna weekend, la Koral, la Mille Clip e il Porter. Dal 1997, con l'uscita di scena di tutti i modelli della gamma, il marchio non fu più utilizzato.

Nel 2011 la FIAT, ancora proprietaria del marchio, avanza l'ipotesi di reintrodurre il marchio Innocenti su una nuova vettura, il progetto 326, in sostituzione della Palio.



Poco importa, ormai i protagonisti che furono artefici di una grande storia industriale italiana non ci sono più e lo "spirito" che aleggiava sullo stabilimento di Lambrate è stato ormai ricacciato nell'oblio, cancellato insieme agli storici capannoni.



Fonti di ispirazione:

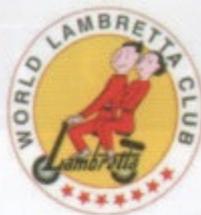
Francesco Ogliari-Giacomo Ogliari - "Milano in automobile" (ed. Selecta)
Alessandro Sannia- MINI (Ed. Gribaudo)

Wikipedia





Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

Il presidente Guidi del LCER, da profondo estimatore del motore e da buon Bolognese quale egli è ci ha inviato un testo che, per questo numero, racconta di quattro ruote e non di due. Quattro ruote che esaltano il genio creativo della Valle dei Motori. Sacrificare lo spazio del Club, per un geniale costruttore qual'era Ferruccio Lamborghini, può considerarsi atto doveroso e certamente ricco di grande umanità.

Nate sotto il segno del Toro

Primo raduno delle storiche "V8" della Lamborghini, per condividere la passione e onorare la memoria del patron Ferruccio Lamborghini.

Sant'Agata Bolognese, "città della Lamborghini", e Renazzo, paese natale dell'indimenticabile Ferruccio Lamborghini, hanno ospitato, nel weekend del 10 e 11 maggio, il primo raduno al mondo incentrato sulle mitiche auto Lamborghini con motore 8 cilindri, prodotte negli anni tra il 1972 e il 1988. Fortemente voluto da Cristina Guizzardi, fondatrice dell'Associazione Tori e Motori, l'evento è stato organizzato con il Patrocinio del Comune di Sant'Agata Bolognese, in collaborazione con la Polisportiva Sant'Agatese e con il fattivo supporto dell'"urrachista" torinese, Davide Barale, riunendo sotto il simbolo del "toro scatenato" collezionisti accomunati dallo stesso entusiasmo e provenienti da ogni parte del mondo: dall'Italia, ma anche dall'Inghilterra, dalla Germania, dalla Francia, dal Belgio, dall'Austria, dalla Svizzera, perfino dal lontano Giappone.

Un grande successo, che certifica la passione per un marchio leggendario, quello della Lamborghini, nato dalla caparbia, dall'inventiva e dall'instancabile genio del suo fondatore. Tutti i modelli V8 erano presenti: dalla Lamborghini Urraco, nelle tre versioni dalla prima storica P250 a cui è seguita la P300 e P200, alla Jalpa, ultima evoluzione, passando per la ormai rarissima Silhouette, della quale

erano presenti due esemplari perfettamente tenuti (sui 54 esemplari prodotti all'epoca).

Tra i personaggi che all'epoca lavoravano a stretto contatto con Ferruccio sono intervenuti l'ing. Paolo Stanzani, ex direttore generale e già capo progetto di molti modelli Lamborghini entrati nel mito, tra cui proprio la Urraco; Ubaldo Sgarzi, ex direttore commerciale che ha vissuto il periodo d'oro degli anni '70-90; il Dott. Giuseppe Greco, ex Amministratore delegato periodo AUDI; Enzo Moruzzi, (1966-2004) all'epoca, quando veniva richiesta una Lamborghini per girare un film, era lui che personalmente andava e guidava, facen-

do la controfigura dei vari attori, cito Alain Delon, Ugo Tognazzi, Vittorio Gassman, Rossano Brazzi, Michel Piccoli, Michael Caine, ecc. Dopodiché dagli anni '90 fu responsabile vendite Italia, e primo responsabile del MUSEO LAMBORGHINI dal 2001. Era presente l'applauditissima Ingrid Pussich, preziosissima segretaria ai tempi di Ferruccio. Doveroso citare anche altri nomi, in parentesi gli anni che hanno lavorato in Lamborghini: Walter Zoboli (1966-1972), Egidio Ghisoli (1963-2005), Andreoli Pietro, Walter Rinaldi, Pedrazzi Oliviero, Bevini Achille, Baraldi Guidina, Barchi Paolo (1969-1974),



NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB



fiori è stata trasportata con un trattore Lamborghini fino al cimitero e depositata sulla tomba di famiglia. Particolarmente toccante la testimonianza personale di Fabio Lamborghini, che ha ricordato uno ad uno i familiari defunti e ha commosso i presenti nel tratteggiare episodi di vita e ricordare il genio ineguagliabile di Ferruccio Lamborghini. La visita a Renazzo si è conclusa con una puntata alla casa natale di Ferruccio Lamborghini, dove è stato possibile, visitare il suo primo "laboratorio" meccanico.

Domenica 11 maggio le auto hanno fatto tappa a Funo di Argelato, nell'ex stabilimento Lamborghini Oleodinamica, che da poche settimane è stato trasformato nella nuova sede del Museo Lamborghini. Sotto la gestione di Fabio Lamborghini, il museo rappresenta la memoria storica della casa e raccoglie tutte le più importanti innovative creazioni nei tre elementi naturali: terra (dai primi trattori ai modelli e prototipi delle auto prodotte), aria (con il prototipo di un elicottero) e acqua con un offshore, altro campo dove Lamborghini è stato vittorioso con i suoi motori performanti. Particolare non trascurabile: le sue creazioni non sono state solo magnifiche ed avveniristiche, da un punto di vista estetico, ma anche funzionali e affidabili. Nonostante i 40 anni di vita di molti dei modelli presenti e i tanti chilometri percorsi nel weekend, nessuna delle Lamborghini ha presentato il minimo problema meccanico. Un ringraziamento anche all'IPA MODENA e alla Lamborghini Service di Crevalcore.

▶ Molinari Alberto (1964-1990), Bruni Clelio (1964-1978) il più anziano, Barbieri Giancarlo (1965-2002), Zambelli Antonio (1982-2007), Soldati Giuseppe, Parenti Massimo (1970-1975).

Prima tappa della mattina di sabato 10 maggio, è stata la piazza principale di Sant'Agata Bolognese: la carovana delle rombanti Lamborghini V8 è stata accolta da una folla festosa di ammiratori e dal benvenuto delle autorità del paese. Dopo le foto di rito nel parcheggio della fabbrica (che ospita oggi le linee di produzione dell'Aventador e della nuovissima Huracane, appena lanciata) e la visita del museo dell'azienda, aperto appositamente per i partecipanti al raduno, nel pomeriggio le auto sono partite verso Renazzo. All'arrivo a Renazzo, molti i momenti di intensa partecipazione e anche di forte commozione. Tutti i motori dei "piccoli tori" sono stati accesi all'unisono per commemorare il grande Ferruccio. Dopo i saluti del sindaco, di Tonino e di Fabio Lamborghini, rispettivamente figlio e nipote del fondatore, una corona di

we love
Lambretta

RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

Stratos

MADE IN ITALY

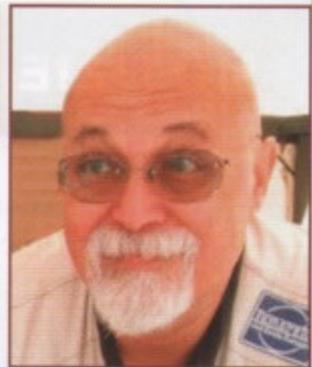
www.scooterthefero.com

+39 340 86 84 556

ricambi originali

consulenza on-line

elaborazioni



di Paolo Costigliola

Tutti in gara con gli scooter!

Come ringiovanire e ravvivare i raduni scooteristici? Tornando al passato!

Riportandosi ai tempi in cui gli scooter erano impiegati e protagonisti in gare motociclistiche, di velocità, ma soprattutto di regolarità. Quale cosa migliore allora che trovarsi in gara con i nostri mezzi d'epoca, oltre al tradizionale giro turistico, all'esposizione ed ai momenti gastronomici collettivi?

Ovviamente bando alla velocità, piuttosto abilità di guida, precisione e regolarità.

Così nel 2013 è partito il Trofeo Interclub Scooter & Scooter con il Team S. Luca di Bologna, il Moto Club Gigneur di Poggio Rusco (MN), il Club Micro di Bologna, il Moto Club Bartolini di Savigno (BO) e il Lambretta Club Emilia Romagna ad organizzare le gare e a contendersi classifiche e premi. Ovviamente aperto ad ogni marca di scooter con una categoria Senior su mezzi costruiti fino al 1982 e una categoria Junior under 21 su scooter costruiti fino al 2012, studiata apposta per avvicinare i giovani a queste manifestazioni.

E' stata un'autentica rivoluzione! Impassibili e compassati i "Senior" si sono trasformati in agguerriti concorrenti, destreggiandosi fra birilli da non abbattere, serpeggiando in slalom e strette curve veritiginose, sempre con l'occhio sul cronometro per "azzeccare" il tempo imposto. Nulla di improvvisato, anzi è stata sempre presente la postazione



NOTIZIE DAI **Lambretta** CLUB

▶ della Federazione Italiana Cronometristi con fotocellula e tempi rilevati al centesimo di secondo.

Abbiamo scoperto autentici specialisti del settore capaci di percorsi netti o di "mancare" il tempo di pochi centesimi di secondo e con queste minime differenze, giocarsi il podio.

Al termine delle prove del Trofeo 2013 il podio Senior è stato:

1° Gatti Enzo del Team S. Luca, 2° Galli Claudio del Moto Club Gigueur e 3° il "nostro" Galli Mauro del Lambretta Club Emilia-Romagna.

Il vincitore della categoria Junior è stato Galli Manuel del Moto Club Gigueur, mentre la classifica per squadre ha visto prevalere per presenze complessive e punteggio proprio il Lambretta Club Emilia Romagna!

Ma a stupire è stata la dedizione e la passione messa da tutti in questi cimenti che hanno riproposto un utilizzo diverso degli scooter d'epoca.

Tutti si sono dati appuntamento per la rivincita all'edizione 2014!!!



**TROFEO INTERCLUB
Emilia Romagna 2013
Scooter&Scooter**

LAMBRETTA
28 Maggio
Tel. 051.731244

AGEL
29 Giugno
Tel. 330.010000

MOTO CLUB GIGEUR
18 Giugno
Tel. 330.670024

AGEL
13 Ottobre
Tel. 330.680034