

COLLEZIONISMO

AUTO • MOTO • MACCHINE AGRICOLE • RESTAURO
PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO



IN QUESTO NUMERO:

P. 5-9
CURIOSITÀ

P. 12
EVENTO INTERNAZIONALI
GRAND-PRIX AL NURBURGRING

P. 14-17
EVENTI INTERNAZIONALI
MONTECATINI - IMOLA

P. 18-23
EVENTI
MAROLA - MODENA - PARMA

P. 27-30
NOTIZIE
Alfa Romeo CLUB

P. 34
EVENTI
ASI GIOVANI - MILANO

P. 44-48
MUSEI E COLLEZIONI
TORINO - BONFANTI - NICOLIS

P. 51-54
AMAC
NOTIZIARIO

postatarget
creative

CENTRO NORD 0823/4102.2018
Posteitaliane

GAMA, modellismo tedesco

La GAMA fu una grande azienda di giocattoli in Norimberga.

Fu fondata il 1° Gennaio 1882 a Fuerth (Germania) da George Adam Mangold (nato nel 1860) che a soli ventidue anni si registrò come produttore professionista di giocattoli e titolare della Toys - Ready. Il nome GAMA nascerà nel 1924 prendendo le iniziali dal nome del suo fondatore: George Adam Mangold.

L'azienda ha prodotto soprattutto giocattoli meccanici in latta come: escavatori, ruspe, camion, animali e carri armati. Il successo iniziale fu dovuto alla produzione di figure di animali in movimento.

Durante la seconda guerra mondiale la produzione di giocattoli subì una forte riduzione per la mancanza dei materiali e per il razionamento imposto. Solo dopo la fine della guerra, nel 1945, la produzione riprese a livello mondiale e soprattutto in Canada, dove era iniziata la produzione per il mercato americano. Dal 1924, progressivamente, GAMA iniziò a produrre giocattoli tecnologicamente avanzati come auto, moto, aerei e navi. I giocattoli avevano sempre più capacità di movimento grazie ad

una meccanica simile a quella degli orologi e movimenti a frizione, poi successivamente sostituiti da piccoli motori elettrici. Ho voluto mettere in evidenza alcuni pezzi della mia collezione in particolare i carri armati in latta litografata con carica a molla.

I GAMA Tank erano prodotti con cingoli in gomma bianca, mitragliatrici sprizza-scintille, un cannone che in alcuni modelli poteva lanciare piccole sfere di acciaio, un cambio di direzione attraverso un collegamento a cavo, la possibilità di arrestare la trazione e sui più sofisticati anche un meccanismo che consentiva di compiere delle evoluzioni.

Nella torretta di alcuni modelli, era anche presente un soldatino in divisa militare nera, che nei Tank più piccoli, era sostituito da uno in metallo che durante il funzionamento usciva dalla torretta.

Questi giocattoli sono stati prodotti principalmente dopo la seconda guerra mondiale, scatenando non poche critiche riguardo alla scelta di riprodurre mezzi militari. Nella prima manifestazione dedicata al giocattolo, il 1° Toy Fair, nel 1950 a Norimberga, la GAMA presentò una vasta gamma di modelli militari *Militarspielzeug* fomentando altre critiche dal fronte politico. Dopo l'istituzione della Repubblica Federale Tedesca queste critiche diminuirono consentendo il grande successo di questi giocattoli tra i ragazzi, evidenziato dai ventiquattro modelli di carri armati presenti nel catalogo del 1956.

Vent'anni dopo, nel 1967, vi era-

no ancora sedici modelli di GAMA Tank tra cui un Leopard 1 (modello numero 714), in dotazione alle forze armate tedesche.

I Tank prodotti dopo la seconda guerra mondiale erano di colore verde oliva ed avevano la stella bianca americana sul telaio e sulla torretta, mentre quelli anteguerra erano di colori mimetici.

Su tutti i pezzi era presente la scritta del modello e la dicitura GAMA TANK.



Nelle foto: Il modello T65 (18 centimetri di lunghezza), doppie mitragliatrici sprizza scintille con possibilità di essere filo guidato. Il tank modello 713 con soldato nella torretta che esce durante il movimento ed infine il piccolo tank 63/3.





Lambretta Club Emilia Romagna



**STEFANO M. ACQUARONI, PRESIDENTE DEL LCER
(Lambretta Club Emilia Romagna)**

di Stefano M. Acquaroni

Cari amici lambrettisti

E' - con molta probabilità - l'ultima volta che mi leggete sulle pagine di questa rivista nella veste di Presidente del Lambretta Club Emilia Romagna. Si avvicina, infatti, la fine del mandato di questo Consiglio direttivo e, come avrete già appreso, in questo momento non sono in grado di dare nuovamente la disponibilità, perlomeno in maniera ufficiale, per farne ancora parte.

E' sicuramente una scelta sofferta ma l'impegno richiesto si è rilevato tale per cui non posso fare altrimenti. Le motivazioni sono diverse, la casa, la famiglia, i figli ... ma vuoi anche il fatto di non essere riuscito a concretizzare quanto avevo in animo di fare. In questi tre anni ho vissuto il club da questa prospettiva privilegiata, ne sono onorato e rimarrà per me una bellissima esperienza.

Spero di poter continuare ad aiutare i nuovi Consiglieri, e quindi il Club, nello stesso modo in cui questo aiuto l'ho invocato da tutti voi in questo periodo. Spero anche che il nuovo Consiglio riesca a coinvolgere i soci più di quanto non sia riuscito a farlo io, perché tanto è stato fatto ma tanto c'è ancora da fare per ridare un po' di lustro a questa Associazione che - a mio avviso - troppo vive nel ricordo degli anni che furono. E' certamente un bene che si ricordi quello che si faceva prima, specialmente da parte di chi è tanti anni che fa parte del Club, ma ciò non deve avvenire con rammarico ma anzi dev'essere uno stimolo a ripetersi. Ma per farlo c'è bisogno dell'aiuto e dell'apporto di tutti quanti.

Ringrazio i consiglieri che hanno visto in me una persona capace di guidare il Club, tutti quelli che mi hanno sostenuto con il loro aiuto e tutti quelli che mi hanno mosso critiche costruttive; mi scuso, invece, con quelli che son rimasti delusi perché si aspettavano qualcosa di più. Però ci ho messo tutto il mio impegno, ve l'assicuro!

LCER: PRANZO SOCIALE 2018

Domenica **28 ottobre 2018** si svolgerà il tradizionale pranzo annuale del Lambretta Club Emilia Romagna. Luogo scelto è il ristorante Da Ca' Vecia a Spilamberto (MO).

stf

www.stflambretta.com

+39 . 340 86 84 556

- ricambi originali
- consulenza on-line
- elaborazioni

goditi il viaggio

RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

Stratos

MADE IN ITALY



Ignazio Di Piazza

Ignazio Di Piazza entrò a far parte del Lambretta Club Bologna nel 1960, figlio di un generale dei Carabinieri prese dal padre il carattere forte, il portamento fiero e il senso del comando.

Tant'è che, pur essendo diventato nel tempo un amico fra i miei più grandi, ho sempre continuato a chiamarlo usando il cognome. Impiegato prima e direttore in seguito di una banca, dedicò il suo tempo libero alla famiglia (4 figli)

e alla Lambretta. Nel 1961 abbiamo partecipato al rally di Barcellona; lui con una Lambretta TV 175 2° serie ed io con una LI 150. Nel 1962, sempre insieme, con 2 Lambrette TV 175 3° serie da Bologna fino a Trieste, per poi attraversare la Jugoslavia, la Grecia e la Turchia fino ad Istanbul. Poi il ritorno fino ad Atene in nave, Atene-Patrasso in Lambretta, Patrasso-Brindisi in nave e per finire Brindisi-Bologna in Lambretta.

Dopo questi due grandi raid abbiamo deciso in ambito Lambretta Club Bologna, con l'appoggio della concessionaria CISA, di formare la squadra Bartolini - Di Piazza - Guidi e per diversi anni a seguire quasi tutte le gare di regolarità, i rally, gli audax regionali e nazionali sono stati dominati da noi.

Di Piazza, anche se svantaggiato dal suo peso (oltre i 100kg) portava punti alla squadra con le sue percorrenze cronometrate, precise al decimo di secondo.

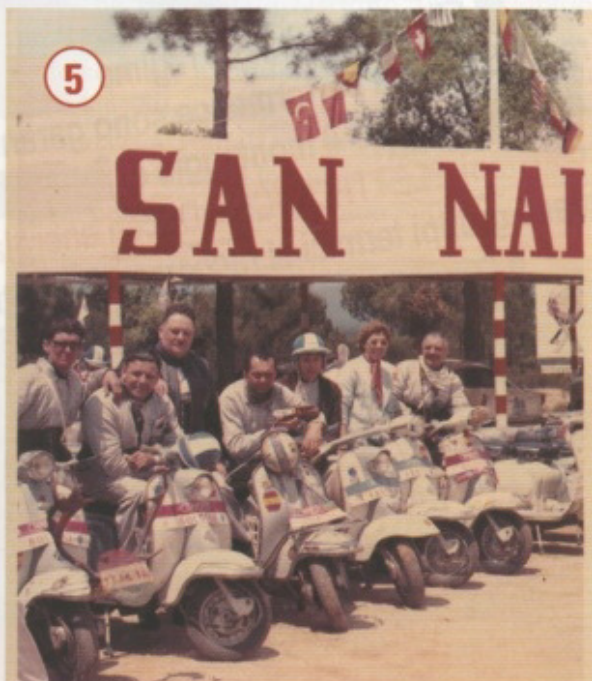
Bartolini, da buon montanaro, era invincibile su gli sterrati e le curve in salita. Guidi il migliore in velocità e su circuito.

Fra le più importanti vittorie gli audax di Ancona, Bologna, Ferrara, Lugo, il giro dei passi Dolomitici, la prima e la seconda Milano-Taranto scooteristica, il Trofeo della Piccola e Grande Sila.

Partecipammo ancora insieme con 3 Lambrette 200 SX, preparate dalla Innocenti, a due Motogiri d'Italia vincendo qualche tappa.

Di Piazza prese parte successivamente al Rally del Mediterraneo e al primo Rally di Mosca con la Lambretta SX 200.





Di Piazza era legato alla Lambretta a un punto tale che un giorno si presentò nel mio negozio e mi chiese se potevo fornirgli una ulteriore Lambretta 200 che avrebbe tenuto come "scorta"; fui ben contento di fornirgliela a condizioni agevolate. Di lui e del suo umor inglese ho un ricordo simpatico.

Durante la penultima tappa della Milano-Taranto e più precisamente in una discesa nei pressi di Nocera Inferiore, in una curva, uscì di strada rotolando in un pendio scosceso. Lo rimettemmo in strada e arrivò dolorante a Salerno. In albergo lo aiutammo a salire sul letto e spogliatosi ci mostrò la sua grossa pancia completamente viola e con il suo umor disse: "Vedi Guglielmo a cosa serve una simile pancia? A salvarmi i cogli...!" Quanto fosse grande la nostra amicizia me lo volle dimostrare chiamandomi nella sua casa a Gemmano, mi presentò le sue lambrette 200 DL e 200 SX, due valigie piene di riviste, trofei, decalcomanie, medaglie e bandierine... tutto "il suo mondo Lambretta" dicendomi: "Vedi, continuamente mi fanno offerte per cedere questo materiale, ma io accetto solo la Tua!" Caricai il tutto sul mio vecchio Ford Transit e con un grande abbraccio siglammo questo, che fu il nostro ultimo saluto.

Foto 1: i vincitori e le loro LAMBRETTE alla prima Milano-Taranto.

Foto 2: maglia della squadra ufficiale LAMBRETTE CLUB BOLOGNA.

Foto 3: la famosa squadra vincitrice della seconda Milano-Taranto (da sinistra Di Piazza - Bartolini - il presidente del L.C. Bologna Otello Quarantini - Guidi). A terra il trofeo di prima squadra assoluta e coppe vinte in singole tappe.

Foto 4: premiazione ufficiale Milano-Taranto, da destra Bartolini - Guidi - Di Piazza.

Foto 5: Rally di Barcellona 1961. Da sinistra Guidi - Giovannini - Di Piazza - Pelloni, tutti del LAMBRETTE CLUB BOLOGNA, un ragazzo e la signora del LAMBRETTE CLUB FAENZA e per finire Otello Quarantini Presidente L.C. Bologna.



Testi e foto
Mauro Galli

UNA NUOVA AVVENTURA

Aniché raccontare di un restauro finito, questa volta si parte a rovescio... cioè dall'inizio!

La vicenda comincia con vari passaparola e quando giunge alle persone giuste, scatta subito la molla! "C'è una CM 175, anteguerra, in un magazzino che deve essere sgomberato". Possibile?

Come avrà fatto a rimanere lì tutto questo tempo senza che qualcuno l'abbia mai notata?

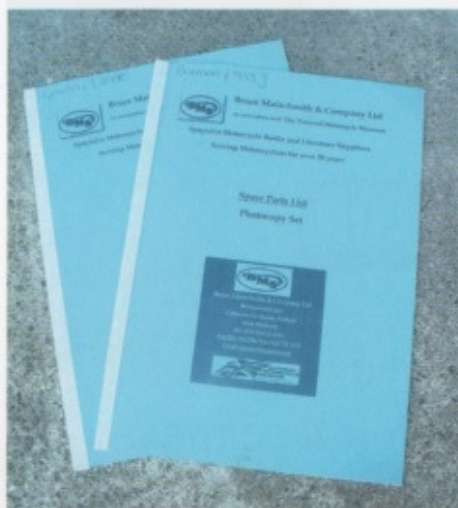
Si prende un appuntamento, risalendo tutta la catena del passaparola, e si va a vedere. L'immagine dell'insieme è quasi impressionante: uno stanzone pieno della più variegata macedonia di particolari meccanici di ogni tipo. Erano del padre proprietario, titolare di un'officina, che li aveva lì trasferiti all'epoca della pensione... e che adesso dovevano nuovamente essere spostati, a distanza di 30 anni, per lo stesso motivo.

Moto, biciclette, vecchie attrezzature e molto altro, tutto parzialmente smontato e mescolato.

Il CM c'è, ma le condizioni appaiono subito molto preoccupanti! Mancano: l'intero cambio, il carter della trasmissione primaria, il paracatena, la leva a mano ed il rinvio per il selettore delle marce, i poggiapiedi, il pedolino del freno posteriore, il comando dell'alza-

valvola al manubrio ed i suoi leveraggi sulla testata, monta uno stranissimo fanale Bosch ed ha un tachimetro/contakm al serbatoio "adattato" da un camioncino OM (Lupetto o Tigrotto)...

Tutto quello che c'è, però, si presterebbe molto bene a realizzarne un



restauro conservativo. Che fare? L'incognita di poter trovare quello che manca è davvero grande, ma altrettanto forte sarebbe il rimpianto di averla lasciata lì! Alla fine ...si contratta sull'importante cifra richiesta dal proprietario e la si porta a casa. Non senza aver prima passato al setaccio la quantità di pezzi sciolti contenuti nel magazzino! Qualcosa, e non è poco, si riesce a trova-

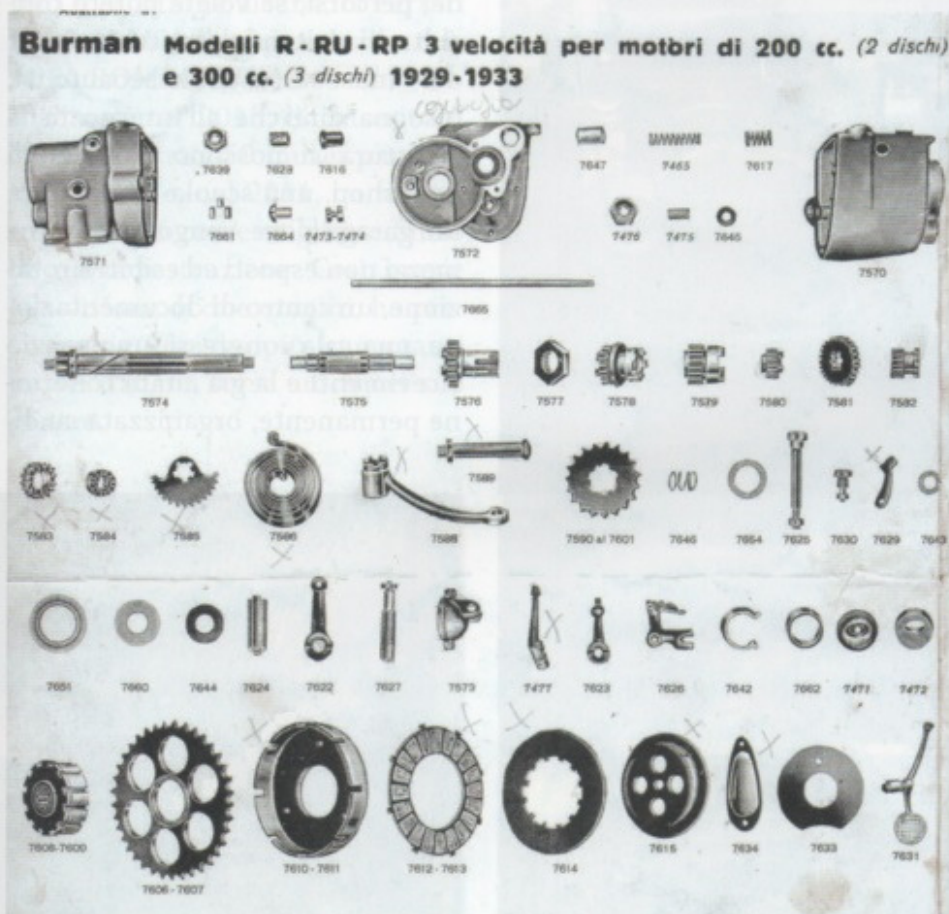
re: il carter (vuoto) della scatola del cambio, il leveraggio del suo comando a mano da applicare al serbatoio, il carter in lamiera della trasmissione primaria ed un paio di pedalini. Ma niente altro. A casa, con più calma, comincia la verifica della moto. Alcuni componenti sono stati adattati e cambiati nel tempo. E' importantissimo documentarsi il più possibile. Dal libro di Ruffi-

ni-Campigotto (edito da qualche mese) sulle Moto CM, si può notare che questo 175 monta telaio e carrozzeria unificati col modello 250 ed è databile attorno al 1934. Dalle stampigliature sul carter si evince che il cambio è un inglese Burman "RU". Si acquistano i cataloghi del cambio su di un sito internet che collabora col British National Motorcycle Museum, così scoprendo che i modelli R-RU-RP avevano diverse predisposizioni di attacchi, ma praticamente gli stessi componenti interni.

Qualche esperto della marca, a cui rompere le scatole, a Bologna ancora c'è! Si chiede in giro e alcuni pezzetti del cambio, per riempire la scatola vuota, saltano fuori... compreso un esploso degli anni '30, in italiano, con le immagini dei componenti.

Ormai "l'avventura del restauro" è avviata, ma sicuramente la strada sarà ancora lunga.

In ogni caso se chi sta leggendo queste righe, avesse pezzi (pagando) o informazini utili, si faccia vivo... ogni contributo sarebbe più che gradito!!!





IL MUSEO DELL'AUTOMOBILE DI TORINO

Una mia amica torinese, per niente interessata ai motori, me lo disse: "vai a vedere il Museo dell'Automobile, è piaciuto addirittura a me!". Sulla base di questa testimonianza, ho portato la famiglia a far visita a questa struttura e devo dire che è piaciuta a tutti, moglie compresa.

In effetti il Museo dell'Automobile, o MAUTO, che sorge sulla sponda sinistra del Po non distante dal Lingotto, non lascia indifferenti; a cominciare dalla sede, ristrutturata nel 2011 e resa molto più accogliente e moderna rispetto a quella precedente del 1960, secondo canoni attuali votati al dinamismo e alla leggerezza.

Una piazza interna, cuore dell'edificio, accoglie i visitatori per portarli in un bel viaggio nel tempo fatto di collezioni temporanee, fisse e originali scenografie.

La collezione di mezzi poi, distribuita su tre livelli e che comprende modelli di veicoli a partire dal XIX secolo fino ai giorni nostri, è una gioia per gli occhi di tutti, intenditori e non.

La storia del MAUTO risale al 1932, da un'idea di due uomini: Cesare Goria Gatti e Carlo Biscaretti di Ruffia, uno dei fondatori della FIAT e visse vicende travagliate, proprio per la cronica mancanza di una sede fissa dove esibire i mezzi, frutto di varie donazioni (addirittura, negli anni trenta, la collezione era ospitata sotto le gradinate dello stadio Comunale). Col tempo e con caparbità - si dovette aspettare fino al 1960 - le auto ebbero la loro "casa" definitiva.



Ma ritorniamo al presente; senza dilungarsi con le descrizioni dei percorsi, se volete potete consultarli visitando il sito internet del museo (www.museoauto.it), bisogna dire che all'interno della struttura si possono trovare un bookshop, una scuola di restauro, un garage dove vengono tenuti i mezzi non esposti ed esibiti a rotazione, un centro di documentazione, una sala congressi, uno spazio ricevimenti e la già citata collezione permanente, organizzata su 30



sale espositive che comprendono 160 vetture di 80 marche diverse in rappresentanza di 10 paesi, oltre ad alcuni telai e numerosi motori. Nella parte temporanea sono esposti modellini e "concept". Una vera e propria celebrazione dell'auto come mezzo di trasporto e come oggetto di culto.

Tra le vetture spiccano diverse auto da competizione che hanno fatto la storia del motorismo sportivo (per citarne alcune, la Ferrari F310 di Michael Schumacher o la ALFA ROMEO 179).

Il Times, nel 2013, ha inserito il "MAUTO" tra i 50 musei più belli del mondo e, nel 2011, ha ricevuto il premio come miglior edificio di nuova costruzione. Così, grazie alla visione di due uomini, ha preso forma uno dei più importanti musei italiani, forse unico nel suo genere.

