



Io e la mia “storica”

Intervista al nostro Presidente Alessandro Rossi

■ **Come nasce la tua passione per le auto d'epoca?**

La passione per l'auto d'epoca nasce da giovane; nasce innanzitutto per le moto. Quando ero ragazzo erano moto "normali", mentre oggi sono moto d'epoca: come sono d'epoca anch'io. Come spesso accade la passione si impara da qualcuno. Papà aveva la passione delle moto e mi ha insegnato a smontarle e rimontarle, scoprire come si fa, e capire come sono fatte. Poi dalle moto, ovviamente, siamo passati alle quattro ruote.

■ **Ci racconti brevemente della tua collezione?**

Ho una collezione di moto, sette o otto, che sono datate dal 1933 al 1974. Sono tutte restaurate a nuovo assolutamente. Uso solo una moto per 'fare i giri'. Quelle restaurate, invece, non le uso, ovvero, ci faccio un giretto se non piove e poi basta, perché, se fosse per me, le esporrei in salotto! Una in particolare è la mia passione, è una Ariel Square-four, (4 cilindri in quadrato, due davanti e due dietro, due alberi motori controrotanti, 1.000 cmc). Uno spettacolo! Una cosa meravigliosa. L'ho trovata a Torino, tutta sba-

gliata e rovinata. Ci ho messo tre anni a rimetterla a posto, cercando pezzi in tutto il mondo. Se una moto così pren-desse l'acqua impazzirei. Infatti, per i giri senza patemi, utilizzo una Moto Guzzi Astore non restaurata che va benissimo! E' comoda e non ho la preoccupazione di rovinarla. Ho tutti i pezzi per restaurarla ma, finché va bene, non la tocco perché dopo... con cosa andrei in giro? Ho anche alcune auto; la mia passione sono quelle degli anni Venti, principalmente cyclecar che nessuno conosce. Le trovo con un mio amico, cercando in Francia. Sono una Citroen 5 cv con carrozzeria a barchetta, una Sara (Société des Automobiles à Refroidissement par Air), una Benjamin rifatta tutta, una Motobloc torpedo 5 posti con capote (motore con albero a camme in testa, impianto elettrico a 12 volt con dinamotore, freni sulle 4 ruote). Bella, cruscotto di legno. Rifatta rifacendo il motore da due monoblocchi. Con quest'ultima si viaggia molto bene e abbiamo fatto un bel po' di chilometri. L'ultimo arrivo è una Mathis, 6 cilindri, circa 2.000 cmc della fine degli anni Venti. Per finire una Mercedes 500 SEC (8 cilindri, 325 cv) e poi lei, la Jaguar E-Type (del 1968, 4,2 litri di cilindrata, spider), con cui ho percorso circa 10.000 km. Ho avuto due Jaguar, questa e una XK 120 OTS gialla. Quest'ultima l'ho sistemata alla bell'e meglio me ne sono liberato. La E-Type era ben messa di carrozzeria, ho sistemato la meccanica e l'impianto



Alessandro Rossi Presidente Historic Club Schio con la sua Jaguar E-Type a fianco di una Jaguar XK 120



elettrico, e la uso spesso, anche per viaggi lunghi (sono stato fino a Praga). Sulla Jaguar E-Type ho una biblioteca gigantesca: fotografie, schemi elettrici, manuali d'officina, pezzi di ricambio... tutto. Per fortuna i pezzi di ricambio inglesi si trovano quasi tutti. Anche per le auto francesi degli anni Venti non ho particolari difficoltà. In Italia siamo indietro...

■ Perché hai scelto la E-Type?

Ho scelto la E-Type perché mi piaceva, mi è sempre piaciuta. La più bella auto-

mobile del mondo, diceva Enzo Ferrari. Ha una linea effettivamente stupenda.

■ Come giudichi questa vettura?

Appena acquistata pensai fosse scomoda e, per questo motivo, acquistai molti cuscini: lì ho buttati via tutti, è comodissima! È solo scomoda nell'entrare con la capote chiusa, in particolare per le persone alte come me. Ma poi non c'è problema: la posizione di guida indovinata, il cambio ottimo, i freni buoni, deliziosa da guidare, senza voler fare le corse. Le

passeggiate sono piacevoli, la vettura è potente, consuma l'ira di Dio ma è così piacevole andare in giro..., un bel suono, non fastidioso, le marmitte a posto, accordate. Un vero piacere di guida.

■ Il momento più bello?

Quando l'ho comperata! da accarezzarla ogni giorno. Poi, quando la metti in moto, e senti il rombo di quel motore, uno dei primi a doppio albero a camme in testa...

Intervista e articolo E-Type di Diego Filippi

60° Jaguar E-Type 1961 - 2021

Anni '60: l'apice del successo per la britannica Jaguar

L e vendite delle proprie vetture, soprattutto nel mercato americano, prosperano. Prestigiosi successi sportivi, come la vittoria a Le Mans nel 1951, 1953, 1955, 1956, 1957, spingono le vendite delle vetture sportive come la XK150. Questo modello è l'evoluzione della XK120 del 1948, il modello che ha consacrato la Jaguar come produttore di vetture sportive. Come molti ricordano, la cifra "120" si riferiva alle 120 miglia orarie (193 km/h) di velocità massima che la vettura poteva raggiungere, e che fece diventare, al momento del suo lancio, la XK120 la vettura di produzione standard più veloce al mondo. Quel "nuovo" motore, un sei cilindri in linea di 3,4 litri di cilindrata, era stato sviluppato nel corso degli anni ed erogava, sul modello XK150, 210 CV; parallelamente lo sviluppo di quello stesso propulsore, con cilindrata aumentata a 3,8 litri, fu l'artefice del successo a Le Mans della Jaguar D-type che, nel 1957, si piazzò al 1°- 2°- 3°- 4° e 6° posto. L'azienda di Coventry era in piena espansione e con un'abile strategia di comunicazione sir William Lyons (patron della casa fin dalla sua fondazione) riuscì a porre l'attenzione sul proprio marchio acquisendo un "quarto di nobiltà" incorporando, nel 1960, lo storico marchio Daimler (la prima industria automobilistica fondata nel 1895 in Gran Bretagna, da sempre,

fornitore della casa reale). Jaguar divenne così aristocratica, oltre che sinonimo di eleganza, ricchezza e lusso mentre i successi agonistici esaltavano i contenuti di sportività delle coupé e cabriolet della marca. I modelli sportivi furono ambiti dai gentlemen driver del tempo e dai personaggi dello spettacolo e del jet-set. La Jaguar E-type fu presentata il 16 marzo del 1961 al salone di Ginevra in versione coupé (FHC: Fixed Head Coupé), seguita il 1° aprile dello stesso anno al Salone di New York dalla versione convertibile (OTS: Open Two Seater). Nasceva, dalla matita di Malcolm Sayer (autore anche della D-type) un'auto all'avanguardia, dotata di quattro freni a disco, telaio monoscocca e sospensioni posteriori indipendenti, il tutto racchiuso in una sinuosa carrozzeria a cui, tutt'oggi, è impossibile rimanere indifferenti. Aerodinamica e bellissima, già nella prima versione raggiungeva i 240 km/h. Il motore, già visto sulla XK 150 S, era un 6 cilindri in linea con una cilindrata di 3.8 litri, con distribuzione a doppio albero a camme in testa e alimentazione affidata da tre carburatori singolo corpo e capace di ben 265cv, abbinato ad un cambio a quattro marce Moss, con la prima non sincronizzata, che attirò subito diverse critiche insieme alla scarsa resistenza dei freni. La dinamica di guida era tuttavia eccellente e l'eccezionale estetica permisero al modello di riscuotere grandissimo successo, specialmente nella versione a cielo aperto. Si distinguono tre serie di E-Type (la sigla iniziale era XKE o XK-E), la prima prodotta tra il 1961 e il 1968, la seconda costruita tra il 1969 e il 1970 e la terza che è stata in vendita dal 1971 al 1975. Se le prime due condividono lo stesso motore 6



cilindri in linea, con cilindrata cresciuta da 3,8 a 4,2 litri, la terza ha sotto il lungo cofano un mastodontico V12 da 5,3 litri e 272 CV, nato proprio unendo due 6 cilindri (da cui il termine "double six" che contraddistingue i 12 cilindri di Coventry). Ciascuna serie ha presentato delle modifiche alla carrozzeria che permettono di distinguerla tra le varie serie. La prima serie, originariamente, era caratterizzata dal pianale piatto (flat floor), impediva alle persone di alta statura (>1.80 m), di accomodarsi al posto di guida e fu prodotta dal marzo 1961 al gennaio 1962 per poi adottare la modifica della vasca in corrispondenza dei piedi che permetteva, anche a persone alte di potere guidare. Per ampliare l'abitabilità e garantire a due bambini il trasporto e l'accesso alla vettura, oltre che per conquistare un'altra fetta di mercato, già nel 1966 si realizzò una versione 2+2 caratterizzata dal passo allungato di 230 mm, con due porte più ampie, nuovo parabrezza più alto di 90 mm e modifiche al padiglione.



La pandemia non ferma i nostri progetti

Carissimi Soci, è con vera soddisfazione che Vi proponiamo una sintetica informativa sulle iniziative che hanno visto il nostro Club parte attiva e protagonista nei recenti avvenimenti della nostra Federazione Nazionale, a seguito della composizione di un efficiente gruppo di lavoro formatosi grazie all'intesa tra i principali Clubs del Veneto, Trentino, Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, nonché con la significativa partecipazione un importante gruppo di Registri Nazionali di marca, particolarmente operativi nella stessa area. Seguendo lo spirito di aggregazione che ha animato l'Historic Club di Schio nell'organizzare l'Historic Day da più di un decennio, appuntamento annuale dedicato alla concentrazione di appassionati di motorismo storico nelle piazze delle città prossime alla provincia vicentina, con esposizione dei veicoli storici appartenenti ai soci dei Clubs ASI di varia provenienza, ASI Club Nordest (ACN) nasce dalla comune intesa di trovare felice condivisione nello scambio di esperienze e collaborazioni tra sodalizi di comune matrice ma diversa dislocazione territoriale. La più appariscente - ma non la più significativa - iniziativa tra quelle intraprese da ACN, è stata l'organizzazione delle nuove edizioni dell'Historic Day a partire dal 2018, anno in cui, nella splendida cornice del Prato della Valle a Padova, i contorni dell'intesa tra Clubs e Registri federati ASI, hanno iniziato a prendere forma. In questa occasione di pubblico incontro a Padova, l'Historic Day ha avuto quale ospite d'onore la Senatrice A.C. Bonfrisco. Dal lusinghiero risultato della manifestazione patavina, ACN ha proseguito nell'organizzazione della giornata annuale dedicata al motorismo storico nel 2019 a Vicenza, con il principale impegno organizzativo del CV.A.E di Bassano del Grappa (che quest'anno festeggia il sessantesimo anno dalla fondazione). Il Presidente dell'ASI, Alberto Scuro, scelse questa occasione per consegnare alla Senatrice M.E. Alberti Casellati un'importante onoreficenza per l'importante interessamento dimostrato nel sostegno attivo dedicato al mondo del motorismo storico. Nel settembre del 2020, principale protagonista dell'organizzazione il Club ASI Scaligero, Historic Car Club di Verona, l'Historic Day si è spostato nella meravigliosa Piazza Bra, pur in misura ridotta per le limitazioni sanitarie. ACN prosegue nel proporre la giornata dell'Historic Day con la sua entusiasmante vetrina motoristica popolare, proponendo per l'anno in corso le storiche piazze della città di Trento, con la parte protagonista dell'organizzazione logistica sostenuta dal Club ASI locale, la Scuderia Trentina Storica, ma al seguito sono immediatamente pronti e disponibili per le prossime edizioni i Club ASI di Trieste e Conegliano, proprio perché lo spirito dell'intesa tra i sodalizi è quello di rendere itinerante la conoscenza della passione dei mezzi d'epoca. Dalla grande risonanza dello spirito che anima la manifestazione Historic Day ideata dall'Historic Schio, successivamente potenziata e portata all'opinione pubblica da ACN, la stessa ASI ha tratto spunto per la diffusione della Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca, maxi esposizione coordinata dalla Federazione per sensibilizzare l'opinione pubblica con l'assegnazione di una data comune a tutti i Clubs da destinarsi all'esposizione dei mezzi storici degli associati. A partire dal marzo del 2018, erano una ventina i Club e Registri ASI ad incontrarsi in riunioni periodiche per trattare vari importanti argomenti inerenti l'attività legate al movimento del motorismo storico, con particolare riferimento alla gestione della circolazione dei mezzi, delle attività dei Clubs, dell'organizzazione degli eventi.



Giugno 2018 - Padova



Settembre 2019 - Vicenza



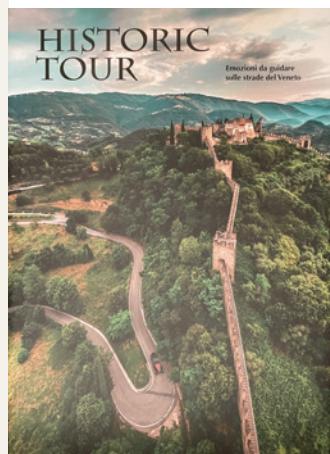
Settembre 2020 - Verona



Questo modello conobbe successo negli USA ma fu snobbato dai puristi perché modificava la magia del design. Nel 1964 per rispondere alle regolamentazioni americane, fu soppressa la carenatura dei fari (un elemento ottico di vetro non doveva sovrapporsi ad un altro) che rimasero a vista avanzati dalla loro sede originaria con l'aggiunta di una ghiera metallica. Il risultato fu buono per il maggiore fascio luminoso ma pessimo sul design, il tutto per risparmiare sui costi della realizzazione di un nuovo lamierato. La seconda serie vide la luce nel 1968 che comportò il rialzo dei paraurti, l'avanzamento di altri 30 mm dei fari con il posizionamento di una ghiera cromata ancora più imbarazzante per la pesantezza del risultato. Il parabrezza mutò disegno e i tergilicitali passarono da tre a due. Anche lo specchio di coda fu interessato dai gruppi ottici di maggiori dimensioni, insomma, si stava sgraziando la carrozzeria perfetta... La terza serie, pur nobilitata dal "double six" V 60°, vide il frontale modificato con una calandra con pesante grigliatura di "generose" dimensioni ed una seconda presa d'aria al di sotto di questa: l'insieme fu chiamato con disprezzo "una decorativa gabbia di uccelli". Comparirono parafanghi allargati per ospitare pneumatici a sezione allargata ma l'insieme risultò superato. Il successo della Jaguar E-Type fu testimoniato dai numeri di produzione: circa 72.500 vetture prodotte dal 1961 al 1975, di cui 34.000 cabriolet. Divenne l'auto del momento, ammirata anche dai più blasonati concorrenti (Enzo Ferrari la definì "l'auto più bella mai realizzata"), fu posseduta da Rita Pavone e Adriano Celentano. Un'auto molto ambita ma con un prezzo assolutamente interessante: costava circa 4.500.000 lire, oltre un milione in meno della Ferrari 250 GT e della Mercedes 220 SE Coupè. Definita un capolavoro di design, è entrata nella collezione permanente di design del MoMA di New York ed è stata esposta alla mostra Mitomacchina al Mart di Rovereto, tenuta dal dicembre 2006 al maggio 2007.



Ad oggi si contano più di una ventina di riunioni dedicate ai temi più significativi: fiscali, legali, amministrativi, assicurativi, normativi; si discutono per altro importanti sinergie e collaborazioni per l'organizzazione di eventi locali che possano trovare più ampio e proficuo sviluppo con la sinergia di un numero più o meno cospicuo di Clubs, in funzione dell'entità



e complessità degli eventi che, proprio per la possibilità di potersi avvalere di maggiori potenzialità, possono essere maggiormente arricchiti di percorsi e logistiche. ACN, per comune volontà dei Clubs e dei Registri ASI fondatori, non ha un profilo giuridico formale, è un'intesa tra sodalizi accomunati dalla stessa matrice di vera passione per il motorismo storico. A seguito dell'invio di un sintetico questionario ai Clubs e Registri ASI che si erano mostrati disponibili all'iniziativa, ACN ha avviato ufficialmente l'attività di coordinamento e organizzazione interclub il 24 novembre 2018 e ad oggi sono circa quaranta le associazioni aderenti. ACN ha attivato un importante dialogo con i vertici dell'ASI, proponendo significative azioni di rinnovamento in tema di regolamenti e di gestione delle pratiche, senza tralasciare precise indicazioni inerenti sostanziali modifiche allo Statuto, per la migliore conduzione dell'Ente, dei rapporti con i Clubs, con i Registri e con l'esterno. ACN ha anche raggiunto importanti traguardi, impensabili senza la costituzione di una squadra così consistente: grazie alla collaborazione della Regione Veneto, ACN ha realizzato una pubblicazione denominata Historic Tour, nell'ambito del progetto regionale Land of Venice, ideato alla diffusione del patrimonio naturale, storico ed enogastronomico del Veneto. Historic Tour è una vera e propria guida turistica contenente tredici percorsi raccomandati - tutti progettati e sperimentati dai Clubs di ACN - da effettuare con i veicoli d'epoca,

golamenti e di gestione delle pratiche, senza tralasciare precise indicazioni inerenti sostanziali modifiche allo Statuto, per la migliore conduzione dell'Ente, dei rapporti con i Clubs, con i Registri e con l'esterno. ACN ha anche raggiunto importanti traguardi, impensabili senza la costituzione di una squadra così consistente: grazie alla collaborazione della Regione Veneto, ACN ha realizzato una pubblicazione denominata Historic Tour, nell'ambito del progetto regionale Land of Venice, ideato alla diffusione del patrimonio naturale, storico ed enogastronomico del Veneto. Historic Tour è una vera e propria guida turistica contenente tredici percorsi raccomandati - tutti progettati e sperimentati dai Clubs di ACN - da effettuare con i veicoli d'epoca,

alla scoperta di un Veneto talvolta iendito anche a chi vi risiede. Historic Tour è stato tradotto in tre lingue e presentato presso lo stand della Regione Veneto in occasione della Fiera Autodepoca di Padova del 2019 e alla Fiera di Stoccarda nel Febbraio del 2020. Historic Tour è per altro veicolo di sostegno alla Città della Speranza e all'Università di Padova, in quanto i libri sono consegnati in cambio di un contributo volontario che i Clubs devolvono ai destinatari del service. ACN si propone quale vivace animatrice anche nelle occasioni espositive più classiche, coordinando la partecipazione dei Clubs e dei Registri di marca aderenti nelle aree fieristiche più importanti, organizzando gli spazi in modo da formare una macroarea nella quale raccogliere i vari stands tra loro collegati, garantendo comunque per ciascuno l'esclusività delle



Ottobre 2020 - Stand ACN Fiera di Padova

arie di occupazione, con la caratterizzazione dell'identità e dell'immagine che contraddistinguono ciascun sodalizio. Nell'edizione 2020 della Fiera Auto e Moto d'Epoca, ACN ha raccolto un folto gruppo di Clubs e Registri di Marca federati ASI componendo un'unica grande esposizione nel padiglione 1 e ottenendo un grande consenso. Come avvenne per l'Historic Day, anche questa iniziativa espositiva ha avuto un seguito nel felice apprezzamento da parte dei vertici dell'ASI che, dopo aver visitato il padiglione, hanno promosso una riunione in tale sede, formalizzando la validità dell'iniziativa e auspicando la diffusione della politica dell'aggregazione in tutto il Paese. Far rete significa favorire l'ottimizzazione delle energie, il potenziamento delle attività, l'economia di spesa. È in questa ottica che ACN si è posta l'obiettivo di due ambiziosi programmi:

■ per l'anno in corso è in avanzata programmazione per la Fiera di Padova uno stand ACN - ASI, denominato Village ASI, nella formula "ampliata" dell'anno scorso, di spessore più rilevante per l'organizzazione di uno spazio senza soluzione di continuità con l'area riservata alla Federazione.

■ per il 2022 è previsto un tour attraverso il nostro meraviglioso territorio, nella forma di raid, a livello nazionale; nell'organizzazione sono impegnati una decina di Clubs, da Bolzano a Trieste, che assicureranno il sicuro successo della manifestazione.

Carlo Studlick



COS'È IL CERTIFICATO D'IDENTITÀ F.I.V.A.?

La "Fédération Internationale des Véhicules Anciens" è stata fondata nel 1966, e, attualmente, conta più di 85 associazioni federate in oltre 62 nazioni di tutto il mondo, che, a loro volta, rappresentano un totale di oltre 1,5 milioni di appassionati di veicoli storici. La FIVA, attraverso la sua Commissione Manifestazioni, gestisce un Calendario Eventi che coordina le più prestigiose manifestazioni di auto storiche in tutto il mondo. La FIVA è anche impegnata con la conservazione dei veicoli storici, che sono accettati come parte importante del nostro patrimonio industriale, e cerca di catalogare il maggior numero possibile di veicoli storici attraverso la Carta di Identità FIVA. A questo scopo, la FIVA consegna e sviluppa relazioni con l'UNESCO, e collabora con la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) e la FIM (Fédération Internationale Motocycliste). Con la Certificazione ASI si può ottenere il documento di riconoscimento del veicolo FIVA contenente le fotografie, la datazione, gli estremi identificativi, la classificazione nonché l'annotazione delle eventuali difformità dallo stato d'origine riscontrate, secondo le norme del Codice Tecnico Internazionale vigente e, se necessario, la sintesi della storia del veicolo. Consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario internazionale FIVA e il particolare trattamento assicurativo.

Viene rilasciato a tutti i veicoli che abbiano compiuto 30 anni dalla data di costruzione. Informazioni sul Certificato di Identità FIVA è disponibile presso la Segreteria del Club.

Tecnico ASI Sede Schio: Via dell'Industria Pala Campagnola L. Romare (per consultazione Biblioteca) **Mercoledì** ore 21,00 - 22,30

Segreteria Schio: Tel/Fax **0445 526758** - Via Veneto 2/C - zona industriale

Mercoledì dalle 9,00 alle 12,00 **Giovedì** dalle 15,00 alle 18,30

Ufficio Vicenza: Tel. **348 6359282** Via E. Fermi 233 al primo piano presso ACI Automobile Club Vicenza - **Martedì** 9,00/13,00 - 13,30/16,00

Ricevi l'invito ai nostri eventi via mail:

Iscriviti alla newsletter nel nostro sito alla pagina:
www.historic.it/newsletter.asp

