

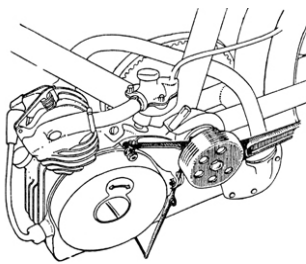
GIUSEPPE REMONDINI

Un mantovano da ricordare

Castel d'Ario ha dato i natali non solo al celebre Tazio Nuvolari, ma anche a un altro personaggio che, pur non raggiungendo la stessa fama, ha avuto un ruolo importante nella storia del motorismo. Mi riferisco all'ingegner Giuseppe Remondini, nato nel 1985 a Castel d'Ario. Laureatosi giovanissimo al Politecnico di Milano, all'inizio presta la sua opera all'ALFA ROMEO per passare, nel 1923, alla FRERA, dove progetta e realizza il modello sportivo per eccellenza di questo marchio: un monocilindrico a 4 valvole in testa. A quel tempo, a Milano, la Nagas & Ray, concessionaria esclusiva per l'Italia della Ford, Indian e Zundapp, decide di produrre una propria motocicletta e ne affida, nel 1925, la progettazione all'ing. Remondini. Dalle sue mani esce una moto di 350 c.c. a valvole laterali moderna e razionale, con lubrificazione forzata e cambio in blocco a tre rapporti. Nel 1927 è prodotta la versione sportiva con le valvole in testa, ma la crisi economica degli anni '30 travolge la società e all'ing. Remondini è lasciata la possibilità di continuare l'attività assumendone gli oneri finanziari. Remondini non si scoraggia: ottenuto l'intervento finanziario di un industriale argentino -Tito Jonghi-, si trasferisce in Francia, dove nel 1932 inizia la produzione del suo monocilindrico di 350 c.c. valvole in testa con il marchio JONGHI. Con questo modello di serie, particolarmente curato nella messa a punto, la Jonghi partecipa al Gran Premio delle Nazioni di Roma nel 1932 aggiudicandosi la vittoria nella classe 350 alla media di 134 Km/orari e dando un distacco di ben tre minuti alla seconda moto classificata. Dal punto di vista commerciale, la Jonghi non raggiungerà mai un posto di rilievo nel panorama delle case costruttrici di motociclette, ma, prima di chiudere i battenti nel '57, si aggiudicherà parecchi record di velocità sulla distanza, a dimostrazione della bontà delle sue realizzazioni che nel frattempo hanno spaziato nel campo delle 125 a due e quattro tempi. Nel 1948 Arrigo, il figlio dell'ingegnere, si aggiudica, in sella ad un monoalbero, cinque record fra cui quello sui 100 Km alla media di 122,87 km/orari. Questo mantovano ha dimostrato non solo di essere un valente progettista, ma anche di avere idee lungimiranti, perché nel 1943, in un incontro clandestino, fornì alla torinese SIATA i suoi disegni

tecnici per un motore ausiliario a rullo da produrre in previsione del dopoguerra. La SIATA affronta nel 1945 il mercato con un prodotto innovativo: il Cucciolo, che ha la trasmissione a catena ma adotta il ciclo a quattro tempi, proprio come il motorino di Remondini. L'ingegnere muore in Francia, a Nantes, il 16 luglio 1959.

Bielle



La Tartaruga

PRESIDENTE
Lamberto Bellocchio

Responsabile
Federica Bellocchio

Redazione
Alessandro Risi
Lamberto Bellocchio
Luigi Modena

Sede di Redazione
Via Mantova, 1672
46030 - Romanore (MN)
Telefono e fax: 0376.648205
E-mail: infoamams@amams.org

Orari di apertura
Martedì 21.00 - 22.30
Giovedì 16.00 - 18.00
Sabato 10.00 - 12.00

Commissari Tecnici Auto e Moto

Alberto Bottura
339.8568337
Giampietro Danini
340 6617286
Maurizio Italiani
339 4251985
Francesco Stevanin
339 3774033

Impaginazione
Federica Bellocchio

Stampa
Nuova Tipo Grafica (MN)

*Il numero di aprile 2008
è stato chiuso martedì 15 aprile.
La tiratura è stata di 2000 copie.*

www.amams.org



La Tartaruga

Aprile 2008 - numero 1

Organo ufficiale dell'AMAMS "Tazio Nuvolari" - Responsabile Federica Bellocchio



editoriale

di Federica Bellocchio

È tempo di elezioni ma non in Amams che affronterà questo appuntamento il prossimo anno. Nell'aria si colgono già i primi segnali di un avvicendamento che, come è giusto che sia, potrebbe portare a svolte significative nella gestione dell'associazione.

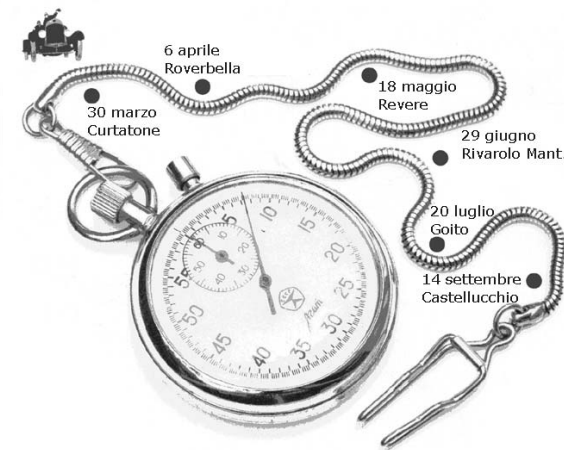
Al riguardo, coloro che seguono da vicino la vita del sodalizio sono concordi nell'auspicare l'avvento di persone e idee nuove per dare continuità all'azione intrapresa, senza però snaturare un'identità faticosamente costruita in venti anni di silenzioso volontariato, volto unicamente agli scopi statutari.

In attesa dell'evolversi della situazione, ci godiamo in silenzio, a pagina 6, i complimenti giunti alle recenti iniziative culturali dell'associazione.

Buona lettura.

CRITERIUM 2008

Prove di abilità per auto di interesse storico



APPUNTAMENTO A REVERE

Domenica 18 maggio 2008

Sul percorso della prova che tocca angoli suggestivi della "bassa", gli organizzatori hanno inserito la visita agli impianti idrovori di Moglia di Sermede gestiti dal Consorzio di Bonifica Terre dei Gonzaga in Destra Po. Un complesso dei primi del novecento di estremo interesse, in quanto utilizza attrezzature degli anni trenta estremamente interessanti per gli appassionati di meccanica. A questo appuntamento sono invitati anche i soci motociclisti che potranno soddisfare la loro smodata passione per la meccanica datata e, se lo vorranno, anche il loro appetito. In tal caso dovranno comunicare in segreteria, entro il giovedì 15 maggio, la loro adesione all'iniziativa in modo da assicurare la dovuta ospitalità conviviale ai motociclisti.



INCONTRI & SCONTRI NOTTURNI

Alle 21.30 di lunedì 17 marzo si è tenuta l'annuale assemblea ordinaria con la partecipazione di una sessantina di associati, ai quali il presidente Lamberto Bellocchio si è rivolto per illustrare l'attività svolta e per commentare i risultati. Il relatore, pur limitandosi ad elencare le otto manifestazioni organizzate nel corso del 2007, di cui due a calendario ASI (Memorial G. Leoni - Trofeo M. Magelli), non ha rinunciato a enfatizzare la disponibilità della nuova sede, all'altezza delle esigenze derivanti dall'alto numero degli associati (1837 soci ASI). Così come si è soffermato sul valore culturale, oltre che commerciale, del libro "La moto Parilla", dato in omaggio a tutti i soci per ricordare il ventennale della fondazione dell'AMAMS. ha richiamato l'attenzione anche sulla funzionalità organizzativa, che trova riscontro nel sito Internet e nella regolare stampa e invio del notiziario "La Tartaruga". Ma sono i risultati raggiunti nell'attività tecnica, illustrati da Alberto Bottura, che hanno testimoniato la qualità dell'organizzazione. Infatti, nel corso del 2007, sono stati rilasciati ben 829 certificati di storicità (auto e moto), mentre 120 sono i veicoli che si sono potuti dotare della targa ASI



(certificati di indentità) ripartiti fra 57 auto e 63 moto. A questi dati devono essere aggiunti anche 120 Certificati delle Caratteristiche Tecniche suddivisi fra 86 moto e 34 auto. I Revisori dei Conti, nella persona del socio Alberto Sassi, hanno espresso un parere positivo sul bilancio 2007 e sulla tenuta della contabilità. Il presidente ha poi commentato le singole voci fornendo i chiarimenti richiesti, compresi anche alcuni dettagli contabili attinti da un P.C. portatile. L'assemblea ha approvato il bilancio e la destinazione del residuo a credito di gestione che ha portato a 85.136,42 le disponibilità dell'associazione alla data del 31.12.2007. Si è poi discusso dell'attività del corrente esercizio: Criterium di regolarità impostato su sei prove, 14° Trofeo Marco Magelli, Rullata selvaggia, patrocinio al Memorial Guido Leoni e ad alcune manifestazione di moto, stampa e distribuzione a tutti gli associati de "Il colore del grigio", partecipazione alla mostra scambio a Grazie, visita organizzata a Maranello. Il relativo budget, impostato prudenzialmente su 1500 soci, è stato approvato. **Bielle**

IL PUNTO SUL CRITERIUM

Nel lasso di una settimana sono state bruciate le due prime prove dando alcune interessanti indicazioni. Non mi riferisco tanto al fatto che a primeggiare con il cronometro siano sempre i soliti equipaggi, questo fa parte del gioco, quanto alla rispondenza delle aspettative che il nuovo regolamento ha concretizzato. Infatti, al di là dei primi tre classificati, il regolamento, rifacendosi alla media ottenuta nelle singole prove, ha

premiato altri quattro equipaggi che, diversamente, sarebbero stati esclusi anche in una classifica generale diciamo "allungata". Nella prova di Curtatone si è sperimentato, direi con successo, anche il doppio premio differenziato per equipaggio, una soluzione interessante, particolarmente apprezzata da chi, ormai, non sa dove riporre certi rilucenti oggetti.

Prova di Curtatone	1° 2° 3° Cat. A Cat. B Cat. C Cat. D	Luciano Lui/ Alberto Sassi Maurizio Beltrami/Matteo Negri Diego Coghi/Aldo Foroni Claudio Scapinello/Marco Frignani Raffaele Cavazoni/Simona Restagni Carlo Balabbio/Vincenzo Greco Michele Filippini/Rita Gobbi Frattini	118 149 164 177 394 506 794	Penalità
Prova di Roverbella	1° 2° 3° Cat. A Cat. B Cat. C Cat. D	Luciano Lui/Enrica Vicchi Claudio Scapinello/Marco Frignani Giordano Mozzi/Mattia Mozzi Maurizio Beltrami/Patrizia Bosi Morena Guandalini/Jenny Rosa Aldo Bovi/Gianmarco Baldassari Luciano Venturi/Diego Venturi	130 137 142 147 293 499 752	Penalità

PIANO PREVISIONALE PER IL 2008

Previsione di incasso a fronte 1500 soci (per 68 Euro) **Euro 102.000**

Segreteria comprese le spese postali	25.000
Spese di rappresentanza	10.000
Spese telefoniche	7.000
Spese per l'immagine	10.000
Spese assicurazione eventi	1.000
Sito internet	1.000
La Tartaruga	12.000
Acquisto beni durevoli	2.000
Acquisto libri	6.000
Sostegno iniziative altri club	1.000
Manifestazione auto	15.000
Manifestazione moto	3.000
Iniziative culturali	6.000
Spese legali	0
Pulizie	2.000
Iniziative umanitarie	1.000

Totale 102.000

CLASSIFICA GENERALE CRITERIUM 2008

	CONCORRENTI	CURTATONE	ROVERBELLA	TOTALE PUNTI
1	Lui Luciano	50	50	100
2	Beltrami Maurizio	48	44	92
3	Scapinello Claudio	44	48	92
4	Coghi Diego	46	38	84
5	Zerbini Luigi	38	34	72
6	Marchi Costante	40	31	71
7	Guandalini Morena	29	36	65
8	Cavazoni Raffaele	34	30	64
9	Bovi Aldo	30	29	59
10	Filippini Michele	27	27	54
11	Rossi Riccardo	24	23	47
12	Mozzi Giordano		46	46
13	Magelli Franco	21	22	43
14	Mezzadri Angelo	42		42
15	Salvaterra Remo		42	42
16	Petenuzzo Grazia		40	40
17	Grossi Giancarlo	36		36
18	Ballabio Carlo	32		32
19	Tonolli Franco		32	32
20	Farina Giuliano		31	31
21	Vecchi Massimo	28		28
22	Loncrini Gianfranco		28	28
23	Melacca Attilio	26		26
24	Predieri Pietro		26	26
25	Wenbacher Ingrid	25		25
26	Venturi Luciano		25	25
27	Foroni Aldo		24	24
28	Leone Cristiano	23		23
29	Pozzi Angiolino	22		22
30	Greco Vincenzo		21	21
31	Fessori Luigi	20		20
32	Volta Roberto	19	1	20
33	Bonfanti Antonio		20	20
34	Costa Federico		19	19
35	Stevanin Francesco	18		18
36	Tonolli Aristide		18	18
37	Storci Alfredo	17		17
38	Marchesi Carlo		17	17
39	Nobis Francesco	1	1	2
40	Galvanin Giovanni		1	1
41	Taurino Pietro		1	1
42	Poli Giovanni		1	1
43	Noale Annibale		1	1
44	Nolli Federico		1	1

OSSERVAZIONI SUL CRITERIUM

Indagine di un bancario al di sopra di ogni sospetto

Premesso che nel 2007 partecipare al Criterium costava ad una coppia 60 euro (35 relativamente al conducente e 25 per il navigatore) mentre per il singolo la quota di partecipazione era di 35 euro, l'edizione 2008, tecnicamente sempre invidiabile e con miglioramenti gastronomici veramente gratificanti, prevede un costo per la coppia di 70 euro (+16,67%), per contro, al partecipante singolo si richiedono ben 50 euro (+42,86%). In sostanza, nella coppia il costo aggiuntivo pro capite è solo di 5 euro a cranio, mentre il singolo deve sopportare ben 15 euro in più a sessione. Onestamente credo che una coppia che intenda usufruire di un solo pranzo pari a quello di Roverbella, senza quindi usufruire dell'impareggiabile assistenza tecnica/cronometristica prestata, i 70 euro li debba sborsare tutti. Perché quindi chiedere solo 70 euro ad una coppia? E perché un singolo (che ritira solo un premio in caso di premiazione e un solo omaggio, quando ci sono) deve sborsare in proporzione alla coppia tanto di più. Già il singolo deve sopportare altri oneri: non ha nessuno con cui dividere le altre spese, specie

se partecipa vendendo da lontano (benzina, pedaggi etc.). Viceversa, proprio in funzione dello stato sociale di single andrebbe agevolato, oh forse non sarà mica il caso di una subdola reintroduzione di una già a suo tempo cessata tassa sul celibato o piuttosto (par condicio) tassa sul bamboccione? Confidando in una giusta revisione delle tariffe (un aumento per la coppia navigatore pilota che tra l'altro è rappresentata da tutti i partecipanti meno altri due che sempre non hanno mai il navigatore oppure una diminuzione per i due partecipanti singoli) a nome di tutti i single proclamo uno stato di agitazione con sciopero a singhiozzo del cronometro. Analogamente invito gli equipaggi completi di pilota e navigatore a partecipare in massa al Criterium perché un livello tecnico, gastronomico e di contenuti (tutti stanno diventando molto sul pressostato) con una quota di partecipazione molto contenuta non si è mai visto. Compilate tutti ed un arrivederci alla prossima gara (scioperi).

Carlo M



TI RACCONTO UNA FAVOLA...

La Regione Lombardia, in data 11 dicembre 2006, emana la Legge n° 24 per migliorare la qualità dell'aria, allineandosi in tal modo alle direttive europee. Fra i vari interventi contenuti in questa legge c'è il divieto di circolazione nelle aree urbane per i veicoli non catalizzati (Euro 0 e pre Euro 1) fatte salve alcune deroghe fra cui spicca quella riferita ai veicoli di interesse storico. Successivamente, e precisamente in data 15 febbraio 2007, il Governo allora in carica impugna questa legge e, ravvisando in essa elementi incostituzionali, ricorre alla Corte Costituzionale. Con questo atto la Legge n° 24 viene sospesa, ma la Regione Lombardia, per fronteggiare l'imminente situazione invernale, in data 2 agosto e 10 ottobre 2007 approva una serie di decreti (delibera n° 5291 e n° 5546) per ridurre l'inquinamento atmosferico. Questi atti prevedono anche il blocco della circolazione dal 15 ottobre fino al 15 aprile per le auto pre euro 1 (benzina e diesel) dalle ore 7.30 alle

ore 19.30 dal lunedì al venerdì senza disciplinare alcuna deroga per i veicoli storici. Questi provvedimenti si presentano di difficile attuazione e spiazzano non poco le autorità comunali che li hanno sottoscritti, per cui, sul momento, non si dà luogo ad una loro rigida applicazione, confidando in tempi migliori. In data 14 gennaio 2008 la Corte Costituzionale, con sentenza n° 10, respinge il ricorso presentato dal Governo contro la legge n° 24, rendendola quindi valida e operante a tutti gli effetti dal 15 aprile 2008. Di conseguenza, da questa data, cesseranno i provvedimenti d'urgenza emanati dai tanto avversati decreti regionali, ridando la piena libertà di movimento ai veicoli di interesse storico che, a breve, saranno però individuati con precisione da provvedimenti attuativi che la Regione Lombardia sta per emanare.e vissero felici e contenti.

ellebi

DICONO DI NOI

Recensione apparsa nel numero di marzo 2008 di AUTO d'EPOCA

Il colore del grigio
a cura di Federica Bellocchio, formato 22x22, illustrazioni in bianco e nero, testo in italiano

Un colore insolito il grigio, associato comunemente alla nebbia, a qualcosa di confuso, talora vago, ad oggetti e situazioni per le quali non si riescono a definire i contorni e le sfumature.

Il libro è una raccolta ragionata d'immagini pubblicitarie collocate a cavallo degli anni '20 del secolo scorso, un testo in qualche modo rappresentato più che battuto sulle pagine della macchina per scrivere.

Il testo de Il colore del grigio restituisce così a tale colore, una forte valenza comunicativa che viene potenziata nell'invenzione di tecniche comunicative nuove, nuove strade di quello che oggi chiameremmo "marketing".

Trionfano qui l'eleganza, il rigore stilistico del messaggio e l'estrosa fantasia del designer (spesso un grande artista disegnatore) chiamato a rappresentare il prodotto da reclamizzare.

L'autore cerca di identificare i molteplici aspetti di una società che ha voglia di lasciarsi alle spalle la guerra da poco terminata, una società alle prese con i rapidi progressi della tecnica che stanno rendendo alla portata delle moltitudini oggetti fra i più diversi. Così la lampada Osram a filamento e la prestigiosa Alfa Romeo sei cilindri rappresentano "la prua e la poppa" della stessa barca sulle acque in fermento fra le due guerre mondiali.

In una sorta di mosaico iconografico molto attuale, si restituisce una fotografia in bianco e nero delle aspirazioni che la pubblicità talvolta induce nell'immaginario collettivo. Il progresso impellente, urgentemente richiesto dagli slogan degli anni Venti dovrà attendere il boom economico (tanto necessario quanto disorganizzato) degli anni Cinquanta e Sessanta per trovare pieno compimento.

MOTOCICLISMO d'EPOCA, sul numero di aprile 2008

Il colore del grigio
A cura dell'Associazione Mantovana Auto Moto Storiche "Tazio Nuvolari" - 258 pagine in 22 x 22 cm con oltre 200 illustrazioni in b/n

La pubblicità affonda le sue radici in tempi remoti. Assurde però a forma d'arte all'inizio del secolo scorso quando molti talenti del cubismo e futurismo, soprattutto italiani, si interessano al messaggio pubblicitario. Questa raccolta di riproduzioni è una bellissima carrellata di pubblicità degli anni Venti - molte tratte dai fascicoli di Motociclismo dell'epoca -, sapientemente divisa in modo che le pagine pari mostrino le locandine delle fabbriche motociclistiche e d automobilistiche, in ordine alfabetico; le pagine dispari altri messaggi di prodotti di consumo.

Un libro che si sfoglia tutto d'un fiato: ad una rilettura più attenta consente di approfondire come il messaggio pubblicitario, attraverso la creativa abilità dei grafici, possa e sappia andare a segno nella mente e nel cuore del lettore. Un perfetto connubio di persuasione e arte grafica. Il volume, a tiratura limitata, può essere richiesto direttamente alla Casa editrice.



SOGNARE A 16 CILINDRI

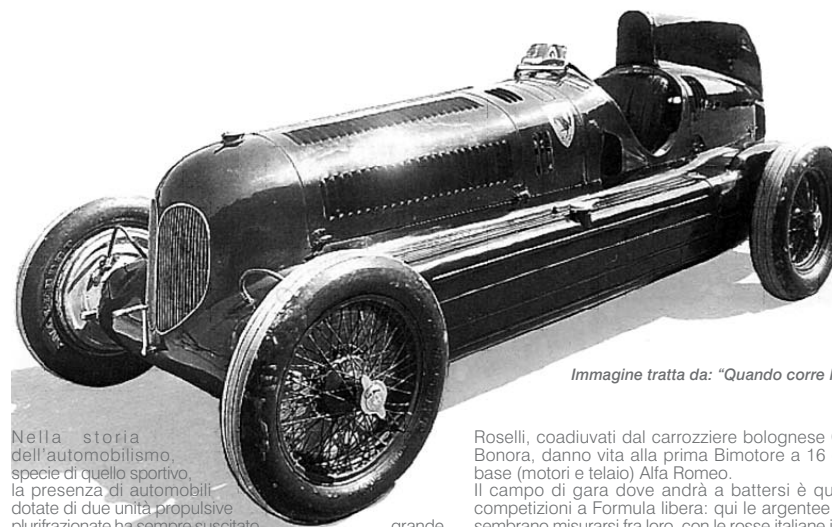


Immagine tratta da: "Quando corre Nuvolari..."

Nella storia dell'automobilismo, specie di quello sportivo, la presenza di automobili dotate di due unità propulsive plurifrazionate ha sempre suscitato curiosità ed interesse nell'immaginario collettivo.

Tecnicamente questi "mostri" si giustificano nella necessità di disporre, in tempi brevi, di un incremento sostanziale della potenza a disposizione. Questa particolare tipologia di vetture può derivare da una progettazione specifica o può rappresentare una soluzione "improvvisata", intermedia tra un modello vincente ormai obsoleto ed il successivo ancora da sviluppare. In casa Alfa Romeo le auto a doppio motore conosciute sono almeno due: la Tipo A, progettata espressamente in tale configurazione, e la cosiddetta Bimotore.

La Tipo A del 1931, figlia di Vittorio Jano (e quindi della Casa madre al Portello), è l'anticipatrice della più famosa Tipo B o P3, l'auto con la quale Nuvolari vincerà tutto. La Tipo A presenta due unità propulsive a sei cilindri (da 1750 cm3 ciascuno) posti affiancati nella parte anteriore della vettura; è dotata di due cambi, messi in relazione fra loro, dai quali escono due distinti alberi di trasmissione che portano la coppia a ciascun semiasse posteriore. Disponendo di 230 cv a 5200 g/min (con una potenza specifica di 66 cv/litro ed un rapporto peso/potenza pari a 4 Kg/cv) è in grado di raggiungere la velocità di 240 Km/h. Sembra ne siano stati prodotti 4 esemplari.

Quattro anni più tardi la storia si ripete seppur con modalità diverse. Le P3 affidate alla celebre Scuderia di Enzo Ferrari hanno stravinto su tutti i campi di gara ma risultano tecnicamente obsolete rispetto alle rivali tedesche Auto Union e Mercedes. Un breve inciso per ricordare che, molto spesso, ciò che viene accantonato dal progresso tecnico (perché superato) è reso unico dalla storia (GP del Nurburgring del 1935- Tazio Nuvolari 1° assoluto su Alfa P3).

Modena, primi mesi del 1935: nei locali della Scuderia Ferrari, Luigi Bazzi (capo tecnico), Attilio Marinoni e Arnaldo

Roselli, coadiuvati dal carrozziere bolognese Giuseppe Bonora, danno vita alla prima Bimotore a 16 cilindri su base (motori e telaio) Alfa Romeo.

Il campo di gara dove andrà a battersi è quello delle competizioni a Formula libera: qui le argentee tedesche sembrano misurarsi fra loro, con le rosse italiane in perenne affanno.

La vettura, ufficialmente denominata "Monoposto bimotore 1935", dispone di due motori a 8 cilindri sovralimentati disposti in linea, con il secondo propulsore collocato alle spalle del pilota, sopra il ponte posteriore. La frizione multidisco è unica ed in posizione anteriore così come il cambio a tre sole marce. Dall'unico differenziale si dipartono in diagonale due alberi di trasmissione collegati ognuno (mediante coppia conica finale) ad una ruota posteriore. La Bimotore di 6330 cm3, disponendo di 4 compressori Roots, è in grado di sviluppare 540 cv a 5400 g/min, con una potenza specifica record di 84 cv/litro ed un rapporto peso/potenza di 1,9 Kg/cv.

La Bimotore è considerata la prima Alfa Romeo ad avere introdotto le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote; in realtà, più che un'Alfa, la vettura può essere accreditata come la prima "Ferrari da corsa" in quanto sulla calandra frontale, a rivendicarne la paternità tecnica, viene posto lo scudetto smaltato raffigurante il celebre cavallino modenese. In gara non brillerà (4° posto al GP di Tripoli e ritiro all'Avus) e sarà "vittima" della sua esuberante e straordinaria potenza, nonché di una certa instabilità sui rettilinei.

Il canto del cigno della Bimotore è scritto da Tazio nel libro dalla sua leggenda. Con la vettura da 6,3 litri, il 15 giugno del 1935, volerà (letteralmente) sul tratto autostradale della Firenze-Mare a oltre 335 Km/h, demolendo i record mondiali sul chilometro e sul miglio lanciati.

Ne verranno realizzati solo due esemplari: una da 6,3 litri (andata persa e successivamente ricostruita) ed una da 5,8 litri (l'unica originale sopravvissuta, attualmente in Inghilterra).

Il testimone della Bimotore passerà di nuovo tra le mani della P3 ed alle sue evoluzioni, prima di finire alle Alfetta 158 e 159 Campioni del Mondo.