

Grandi manifestazioni nel mese di marzo nel Ponente ligure: il primo evento stato è il passaggio della Milano Sanremo organizzato dalla Mac Event di Genova, di interesse internazionale; abbiamo visto passare da Imperia alcune fra le più prestigiose auto d'epoca esistenti. Questo appuntamento, giunto alla 5° edizione, desta sempre molto interesse in tutto il mondo. Le automobili sono transitate nella nostra Riviera di Ponente dalle ore 12,00 (Albenga) alle ore 14,30 (Imperia) con arrivo a Sanremo alle ore 16.00 circa di domenica 11

che): la prima sul motore, la seconda sulle tecniche di montaggio delle centraline elettroniche, la terza (tenuta da un tecnico Agip) sull'evoluzione dei carburanti e le ultime tecnologiche in proposito. La quarta lezione sarà di guida sportiva e rally (tenuta un istruttore di guida sportiva) mentre la quinta, a cura dei Vigili del fuoco di Imperia, sarà relativa a nozioni di primo soccorso. Una sesta lezione a cura della Polizia Stradale inerente la sicurezza stradale; l'ultima lezione, da tenersi all'esterno presso l'area antistante al Porto in zona S. Lazzaro, sarà nuovamente a cura dei Vigili del Fuoco che faranno un'esercitazione pratica di interven-

rozeria Mela. Le lezioni si terranno nel corso dell'anno scolastico 2006-2007 presso il Polo Universitario di Imperia e saranno riservate alle classi 4° e 5° delle medie superiori. All'interno dello stabile sarà allestita, in collaborazione con il Circolo Culturale Castel-vecchio, una mostra fotografica con materiale reperito presso i Comuni della provincia di Imperia e relativo a veicoli storici. Uno dei nostri soci esporrà una collezione di cartoline di Imperia di notevole bellezza. Sarà presente Mario Vanozzi, uno dei

di Giuseppe Lo Sicco

piloti della rievocazione della Parigi-Pechino svoltasi nel 1986 a bordo della Itala del 1907, con materiale e filmati della spedizione (v. pag. 44-45). Ci saranno auto fuori serie, ultimi modelli Porsche, Ferrari, Maserati ecc. Abbiamo invitato anche una vettura preparata per il Tuning, di importanza nazionale. E' stata richiesta la collaborazione della

Toyota in quanto coinvolta in prima persona nel programma di istruzione degli studenti dell'IPSA ed è stato

marzo. Ma veniamo al prossimo appuntamento, che è per il 30-31 marzo e 1 aprile, ad Imperia. Organizzata da Autostory & c. Imperia, si svolgerà una manifestazione denominata "IL PASSAGGIO TRA IERI E OGGI" che prevede l'allestimento di un museo temporaneo presso il Porto di Imperia Oneglia (ex magazzini porto franco ed area antistante); la visita al museo sarà aperta a tutti gli studenti delle scuole della provincia di Imperia, nonché ovviamente a tutta la cittadinanza. L'ingresso sarà gratuito. Il programma prevede la donazione di un'autovettura da restaurare all'Istituto Professionale G. Marconi; l'auto dovrà essere ultimata e presentata all'evento di agosto (di cui diremo più avanti). Si prevedono alcune lezioni inerenti al mondo dell'auto da tenere all'interno della scuola o al Polo Universitario di Imperia (sei lezioni teoriche e due prati-

ca in caso di incendio dell'auto. Infine avremo lezioni pratiche di carrozzeria curate dal nostro socio titolare dell'auto car-

APPUNTAMENTI CON LA STORIA nel Ponente ligure

AUTOSTORY & C
IMPERIA

*Museo Temporaneo
di veicoli d'epoca*

30-31 Marzo e 1 Aprile 2007
Area ex Porto franco Oneglia
Imperia

Il passaggio tra ieri e oggi

Provincia di Imperia
Città di Imperia

TOYOTA
TECHNICAL
EDUCATION PROGRAM

RS Salom
rally

fimo
IMPRESA DI COSTRUZIONI

OR

OlioCast
dal 1911

richiesto il supporto della Società Riviera trasporti di Imperia con Pullman d'epoca e non. Anche le forze dell'ordine (Polizia, Carabinieri, Vigili del Fuoco ecc.) interverranno con i loro mezzi storici direttamente dai musei.

Verrà loro dedicata un'area a se stante per poter esporre le divise d'epoca ed altri oggetti a tema.

La protezione civile di Imperia, insieme ai componenti della nostra associazione, provvederà all'ordine pubblico ed alla presentazione dei mezzi storici.

L'Hotel Rossini Al Teatro ha concesso la disponibilità per accogliere i proprietari dei mezzi, il parcheggio per le auto nonché il servizio rinfreschi, insomma un'intensa collaborazione.

Se qualche appassionato vorrà passare un weekend del tutto particolare, potrà prenotare direttamente in Hotel al numero Tel.0183 74000 fax 0183 74001 e-mail: info@hotel-rossini.it oppure contattarci direttamente, tramite il nostro sito www.autostory.it (email: info@autostory.it) o al numero 3292154756

Con questo spirito mi auguro che altri club o associazioni possano dedicarsi ad iniziative simili allo scopo di far conoscere ai più giovani le meraviglie di questo mondo; comunque vedo già un crescente interesse rispetto agli anni passati...e comunque non finisce qui!

Nei giorni 31 marzo e 1 Aprile, sempre da Imperia, si svolgerà un altro evento che partirà da Calata Cuneo sul porto di Oneglia nella zona antistante alla nostra manifestazione: la "5a Ronde delle Valle Imperiesi" organizzato dalla Scuderia Imperia Corse, un connubio di motori e sportività.

Sarà sicuramente una grande soddisfazione per tutti gli sportivi. Pertanto diamoci appuntamento immaginando il Porto di Oneglia, solitamente pieno di motoryacht, "invaso", in quei giorni, da vetture di varie epoche, dal 1900 ad oggi: che spettacolo!!!

ULTIMA ORA

Il 27 marzo all' Hotel Rossini, alle 11, si terrà la conferenza stampa di presentazione dell'evento.

Abbiamo appena scoperto che interverrà anche una De Dion del 1898, che girerà per Imperia dalle ore 9,30 alle 10,30 per poi sostare davanti all'hotel Rossini fino alla fine della conferenza stampa.

Un'occasione da non perdere per ammirare una delle auto d'epoca più prestigiose del mondo!

Dueruoteclassiche

Lo splendido esemplare ritratto è una delle poche MOTO GUZZI d'epoca rimaste in provincia di Imperia ancora con la sua targa originale; perfettamente funzionante, è stata restaurata nel 1985, sabbiata e riverniciata. La motoristica è stata controllata. Fino ad oggi, anche se poco usata, non ha mai avuto problemi: il merito va soprattutto alle mani esperte che l'hanno curata, quelle di Gigi, meccanico "d'epoca", uno dei pochi che ancora oggi può offrire i suoi preziosi consigli anche se da tempo non "opera" più direttamente.

Tornando alla Sport 15, sono degni di nota i particolari del motore e la struttura del sidecar a due posti (curiosità: l'omologazione della moto è per 4 posti totali!).

La moto è stata costruita dal 1931 al 1939, per gli appassionati dei numeri ecco alcuni dati tecnici:

Scheda tecnica motoguzzi sport 15 del 1934

Trasmissione: cambio a ingranaggi scorrevoli a 3 velocità
 lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi
 trasmissione primaria ad ingranaggi
 trasmissione finale a catena
 frizione dischi multipli in bagno d'olio
 Colori: Amaranto in due tonalità, con filetti neri, rosso e oro

Motore

Tipo monocilindrico orizzontale a 4 tempi - Raffreddamento ad aria
 Cilindrata 499 cc, con cilindro in ghisa speciale
 Alesaggio e Corsa: 88 x 82 mm
 Distribuzione: 2 valvole contrapposte ad aspirazione laterale comandata da punteria e scarico in testa comandato da asta e bilanciere
 Potenza massima: 10,2 CV a 4000 giri/minuto
 Alimentazione: a caduta con carburatore Dell'Orto
 Rapp. di compressione 4,5 : 1
 Avviamento: a pedale
 Lunghezza: 2130 mm
 Peso a secco: 150 kg
 11 litri
 Telaio: tubolare a doppia culla
 Interasse: 1470 mm
 Sospensione anteriore: forcella a parallelogramma con molla centrale agente in compressione e ammortizzatori a frizione regolabili
 Sospensione posteriore: rigida
 Freno anteriore: ad espansione, con comando a mano
 Freno posteriore: ad espansione, con comando a pedale
 Ruote: a raggi, con cerchio 19"x 2,50
 Pneumatici: Anteriore e posteriore: 3,50 x 19"



LA PECHINO - PARIGI

Mario Vannozzi, che sarà ospite della manifestazione imperiese "Il passaggio tra ieri e oggi", è toscano, della Val di Chiana, ma vive da 50 anni a Bruino (TO).

Nato nel '44, per diversi anni ha fatto il collaudatore su strada della Fiat: poi è passato all'ufficio stampa dedicandosi alla presentazione delle auto. Appassionato pilota di raid, ha fatto quello di Islanda, la Transafrica nell'80, due Parigi Dakar e nell'85 il Rally dei Faraoni, con una Ritmo 130.

Nell'89 ha partecipato alla rievocazione della Pechino-Parigi con la Itala che nel 1907 corse il primo, storico raid e che è attualmente in mostra al Museo dell'Automobile di Torino.

LA PRIMA PECHINO-PARIGI

L'idea nacque il 31 gennaio 1907 con un lapidario annuncio sul quotidiano francese Le Matin: "Quello che dobbiamo dimostrare oggi è che dal momento che l'uomo ha l'automobile, egli può fare qualunque cosa ed andare dovunque. C'è qualcuno che accetti di andare, nell'estate prossima, da Pechino a Parigi in automobile?"

Alla proposta aderirono una quarantina di equipaggi, un po' tutti tra la ricca borghesia e la nobiltà europee, versando la quota di partecipazione di 2.000 franchi che era stata fissata per evitare inutili burle o adesioni prive di convinzione, e che sarebbe stata restituita solo a coloro che si sarebbero presentati alla partenza.

A Pechino, però, si presentarono solo in cinque, un triciclo Contal dalla Francia, due De Dion Bouton, anch'esse dalla Francia, una Spyker olandese, un'Itala dall'Italia.

Non fu una gara di velocità: non vi era alcun premio all'arrivo se non la consapevolezza di essere riusciti in un'impresa epica. Non c'era nessuna regola, né alcun tipo di assistenza. Il percorso non era prefissato, ma comunque obbligato dalla carenza di vie di comunicazione carrozzabili; questo non impedì agli equipaggi di sperimentare diverse divagazioni.

La partenza avvenne il 10 giugno alle ore 8. Sin dal primo giorno di guida si distinse la superiorità tecnica ed organizzativa dell'equipaggio italiano composto dal principe Scipione Borghese e dal suo chauffeur Ettore Guizzardi. Insieme a loro vi era anche l'invitato speciale del Corriere della Sera, Luigi Barzini. La preparazione del principe Borghese era stata meticolosissima e sue furono le intuizioni semplici e geniali di sostituire i parafanghi dell'Itala con delle assi asportabili da impiegare come rampe per gli

ostacoli e quella di utilizzare - a differenza di tutte le auto dell'epoca - pneumatici anteriori e posteriori delle stesse dimensioni, così da renderli intercambiabili e ridurre le scorte. Già da prima della partenza da Pechino, sin dalla fase organizzativa del viaggio si era aperta la discussione su quale potesse essere la vettura ideale per una tale impresa, ed i partecipanti si erano trovati tutti concordi sulla superiorità del binomio leggerezza/scarsa potenza.

Tranne Borghese: era stata sua l'idea di utilizzare un'auto molto più pesante delle altre, ma anche molto più potente.

Si dimostrò un'idea vincente: la combinazione dei 40 cavalli dell'Itala con la sua tonnellata e mezza le consentì di trarsi d'impaccio anche nei tratti più duri e di filare veloce dove il tracciato lo consentiva; le De Dion, con soli 10 cavalli, persero terreno sin dal primo giorno, la Spyker con i suoi 15 cavalli riuscì ad arrivare seconda con venti

giorni di scarto, il Contal non riuscì a sopravvivere al deserto del Gobi e non arrivò mai a Parigi.

Alle quattro e un quarto del 10 agosto l'equipaggio dell'Itala faceva il suo ingresso trionfale a Parigi, dove l'aspettava uno stuolo di giornalisti, cineoperatori ed una folla festante.

Secondo ad arrivare a Parigi, il 30 agosto, fu Charles Goddard sulla sua Spyker.

Le altre due De Dion Bouton accumularono un tale ritardo che non se ne ricorda neppure l'arrivo. Il Contal andò perso per sempre nel deserto, ma il suo equipaggio fu trattato in salvo da nomadi mongoli.

L'Itala di Borghese è ancora perfettamente funzionante, tanto che la Trekking International di Beppe Tenti - a cui si deve la prima rievocazione - sta meditando di rimetterla in strada per un nuovo evento che potrebbe celebrare il centesimo anniversario della vittoria d'inizio Novecento. Intanto noi abbiamo approfittato dell'occasione (e della gentilezza di Mario Vannozzi) per presentarvi in anteprima alcune foto della Pechino-Parigi dell'89, che verranno esposte durante l'evento imperiese.



