



MILANO



MILANO
HISTORIC
CARS CLUB

2020

News

PRIMAVERA/ESTATE 2021





Cara amica, caro amico:

hai appena ricevuto la tessera sociale del Milano Historic Class Club e Youngtimer Club Milano con il bollino 2021, e basta questo a dirci quanta stima e amicizia hai per noi. Ma forse, sotto sotto, qualche dubbio ce l'hai: "A cosa serve tutto questo?" o, più prosaicamente "Che cosa me ne viene in tasca?".

Siamo "nati" da poco, siamo un gruppo di appassionati di autovetture storiche e youngtimer che a un certo punto ha deciso di rimboccarsi le maniche per contribuire a divulgare la cultura delle quattro ruote e la conservazione del patrimonio automobilistico italiano e anche straniero fondando un'associazione forse un po' meno "ingessata" di tante altre.

E' quindi comprensibile che tu ci conosca ancora poco, ma sappi che la tua adesione è un aiuto concreto che ci permette di portare avanti i nostri progetti con più serenità e ottimismo. E parlando di progetti, quello che più ci sta a cuore è l'ingresso del nostro club nel registro dell'ACI Storico. Per ora, ti diciamo solo che ci sono dei contatti proficui, e che l'ACI ha dimostrato grande disponibilità nei nostri confronti.

Da noi troverai sempre amicizia, simpatia e un continuo e proficuo scambio di idee e di consigli anche perché, Covid 19 permettendo, per il 2021 abbiamo un ricco programma di manifestazioni che ci permetterà di trovarci faccia a faccia. E in ogni caso, come socio sei iscritto alla mailing list e al gruppo Whatsapp del Club (a fondo pagina trovi l'elenco di tutti i modi in cui puoi comunicare con noi).

Con un augurio di un felice 2021,

Il Presidente

Gianni Franco

E.mail: info@milanohistoriccarsclub.it **Instagram:** [milanohistoriccarsclub](https://www.instagram.com/milanohistoriccarsclub)

Facebook: [Milano Historic Cars Club&Youngtimer Club Milano](https://www.facebook.com/milanohistoriccarsclub)

Canale YouTube: [Milano Historic Cars Club&Youngtimer Club Milano](https://www.youtube.com/channel/UC...) **Instagram:** [milanohistoriccarsclub](https://www.instagram.com/milanohistoriccarsclub)



CALENDARIO EVENTI 2021

Siamo lieti di presentare il Calendario Eventi per il 2021, con la speranza di aver recepito tutti i vostri suggerimenti in modo adeguato. Confidiamo nella vostra graditissima partecipazione. Dobbiamo tenere presente che il Calendario potrebbe subire variazioni in ottemperanza delle eventuali misure adottate da Decreti della Presidenza del Consiglio dei Ministri in ottemperanza alle misure in contrasto alla diffusione del COVID-19

CALENDARIO EVENTI 2021

- | | |
|----------------------------|--|
| 7 Febbraio 2021 | MUSEO ALFA ROMEO |
| - 7 Marzo 2021 | VILLAGGIO CRESPI E LA CENTRALE IDROELETTRICA |
| - 28 Marzo 2021 | PRIMAVERA BRIANZOLA |
| - 11 Aprile 2021 | SEBINO E BOLLICINE |
| - 25 Aprile 2021 | LE STORICHE NEL MEDIOEVO |
| - 16 Maggio 2021 | BUSSETO, VERDI, GUARESCHI E CULATELLO |
| -30 Maggio / 5 Giugno 2021 | ITINERARIO SETTIMANALE IN PREPARAZIONE |
| - 6 Giugno 2021 | SULLE STRADE DELLA VERNASCA |
| -20/21 Giugno 2021 | LE CLASSICHE RISCOPRONO IL PALLADIO |
| -4 Luglio 2021 | LE CLASSICHE OMAGGIANO LA CROCE ROSSA |
| - 25 Luglio 2021 | LE CLASSICHE ALLA SCOPERTA DEI CROTTI |
| -29 Agosto 2021 | LE CLASSICHE IN PIAZZETTA |
| -11/12 Settembre 2021 | LE CLASSICHE IN DOLOMITI |
| - 26 Settembre 2021 | LE CLASSICHE VANNO A VENDEMMIARE |
| - 9/10 ottobre 2021 | TOUR LAGO MAGGIORE E SVIZZERA |
| -24 Ottobre 2021 | CASTAGNATA IN VALSASSINA |
| - 1 Novembre 2021 | GIRO DI OGNISSANTI PER FANTI E NAVIGANTI |
| -12 dicembre 2021 | GLI AUGURI DI MHCC & YCM |

MANIFESTAZIONI FIERISTICHE

- | | |
|---------------------------|---------------------------------|
| -22/23 Maggio 2021 | AUTOMOTOCOLLECTION NOVEGRO (MI) |
| -10/11/12/13 Giugno 2021 | MILANO MONZA OPEN-AIR SHOW |
| - 9/10 Ottobre 2021 | LARIO FIERE Erba (CO) |
| -21/22/23/24 Ottobre 2021 | Auto e Moto d'Epoca Padova |
| - 1/2/3 Ottobre 2021 | MILANO AUTOCLASSICA |





Se il 25 luglio scorso ci siamo orgogliosamente presentati a Sesto San Giovanni (Mi) per la prima di *Classiche in piazza*, non abbiamo certo dormito sugli allori... perché il giorno dopo eravamo di nuovo in pista con il nostro primo evento ufficiale, *Incontriamoci sul lago a... Como*. Una trentina tra auto storiche classiche e youngster, si sono radunate a Como sulla prestigiosa piazza Cavour. Già di questo dobbiamo essere grati all'amministrazione municipale comasca, che ben di rado concede questa bella piazza a manifestazioni ed eventi.

Subito i cittadini di passaggio per la piazza hanno dimostrato ammirazione e interesse, bombardandoci di domande più o meno tecniche. A bordo di una



motobarca noleggiata per l'occasione abbiamo poi trascorso un paio d'ore in un suggestivo tour del Lario, una minicrociera a cui termine ci ha accolti Enrico Aramini direttore dell'hotel Cavour e del ristorante *l'Imbarcadero* riservandoci un'esperienza di inappuntabile eleganza.

Nel frattempo, una giu-



Incontriamoci sul lago a... Como **BUONA LA PRIMA**





ria popolare ha decretato best in show una Studebaker Champion 1958 per le classiche e una Fiat Barchetta limited edition del 1999 per le youngster. Da notare che per tutta la giornata abbiamo potuto avvertire il vivace interesse e addirittura l'entusiasmo dei comaschi per la nostra presenza.



Nella giornata del 20 settembre il Milano Historic Cars Club ha organizzato *Incontramoci all'osservatorio astronomico di Sormano... e alla sorgente del Lambro*, quarto raduno della sua nascita (17 Luglio 2020) nella verdeggiante zona delle Prealpi comasche. Ritrovo alle ore 9 presso l'hotel Leonardo Da Vinci di Erba, dove dopo essersi accreditati e la consumazione della prima colazione con un saluto a tutti i partecipanti, si sono riuniti oltre una quarantina di equipaggi e una ottantina di simpatizzanti



DALL'OSSERVATORIO ASTRONOMICICO DI SORMANO, ALLA SORGENTE DEL LAMBRO





proseguito per Sormano la Colma, obiettivo l'osservatorio astronomico. La visita guidata è stata molto interessante, purtroppo la giornata era nuvolosa e non è stato possibile osservare il cielo, ma i partecipanti hanno avuto modo di visionare il telescopio, gli strumenti e quanto negli anni è stato osservato. Finita la visita a Sormano, il serpentine costituito dai nostri mirabili autoveicoli si è mossa tra i tornanti della strada che conduce a Piano Rancio. Raggiunta la meta, lasciate le auto nel parcheggio del ristorante i partecipanti hanno raggiunto la sorgente del fiume Lambro, quindi si è gustato il pranzo presso il ristorante "Al Diavolo". Tra le iniziative, dopo la torta decorata con il logo del club, sono state premiate la Autobianchi A112 Abarth di Antonio Vagni per le Historic e la Mazda Miata di Simone Bianchi per le Yuongtimer.



di auto storiche e yuongtimer. Erano presenti tra i più rappresentativi marchi italiani come Lancia, Alfa, FIAT, Ferrari, e anche un discreto numero di esteri Mitsubishi, Mazda, BMW, Mercedes e Porsche. A piccoli gruppi si è





25 - 26 - 27
SETTEMBRE
Fiera Milano Rho 2020

LA NEW ENTRY A MILANO AUTOCLASSICA

Come consuetudine anche in questo problematico anno bisestile, nel fine settimana dal 25 al 27 settembre presso gli spazi Fiera Milano Rho si è tenuta l'attesa manifestazione di Milano AutoClassica.

Tra i vari stand si proponeva una new entry costituita da Milano Historic Cars Club & Yuongtimer Club Milano.

Il club era presente con uno stand di 64 metri quadri ha presentato quattro vetture:

due storiche, una Fiat 1200 cabrio del 1958 e la gloriosa Fiat 600 multipla (la prima monovolume italiana), e due Yuongtimer, l'Alfa Romeo GTV 2000 cabrio del 2003 e la Jaguar XJ6 cabrio del 1991 messi a disposizione da amici del sodalizio. Lo stand è stato un punto di riferimento per vecchi, nuovi amici e curiosi interessati all'attività del nuovo club.

MHCC&YCM, nato dalla volontà di quattro appassionati del settore, si caratterizza come propositore

di raduni di auto storiche e yuongtimer, per la socializzazione di esperienze tecniche, storiche e di aggregazione legate al mondo del collezionismo storico. Gli appassionati, oltre a poter vedere e comprare vetture di ogni età, a Milano AutoClassica gli appassionati hanno avuto anche l'occasione di arricchire il proprio bagaglio culturale in tema di motorismo storico partecipando ai moltissimi dibattiti e convegni organizzati agli stand di ACI Storico e ASI durante





tutti e tre i giorni della manifestazione.
Molto belle le tre classiche storiche protagoniste della 1000 miglia: la Osca Mt4 del 1952, vettura 1100 con motore bialbero da 92 CV, che ha partecipato a due edizioni nella categoria "sport 1100", la Maserati 250 F/S del 1954, unica vettura prodotta dalla casa equipaggiata con motore a 6 cilindri Formula derivato dalle vetture impegnate nel campionato di Formula 1, e la Ermini 357S del 1955 con motore 1500 e carrozzeria Scaglietti.





Oltre al distanziamento (che abbiamo osservato scrupolosamente) per il Covid 19, per buona misura ci si è messa anche una pioggia battente che ci ha accompagnati per tutto il giorno, ma pensate che ci siamo scoraggiati? Niente al mondo avrebbe potuto rovinare il nostro raduno dell'11 ottobre 2020 a Cremona, e già all'arrivo dei venti equipaggi partecipanti alle 9 al parcheggio cremonese di piazza Marconi è stato chiaro che entusiasmo e allegria avrebbero avuto la meglio su tutto.

Dopo gli accrediti e la colazione, si è cominciato in bellezza visitando (a piccoli gruppi scaglionati) il Museo del violino, inaugurato nel 2013. Del resto, Cremona è la città dove tra il Sei e il



LE CLASSICHE NELLA DI STADIVARI

Settecento operarono Antonio Stradivari, Giuseppe Guarneri e Nicolò Amati, i più grandi liutai della storia. In esposizione, non solo violini, viole e violoncelli d'autore, ma anche ricostruzioni della bottega del liutaio e del suo lavoro sui legni più pregiati. In seguito, su prenotazione siamo andati

allo splendido Auditorio Arvedi, intitolato all'industriale dell'acciaio Giovanni Arvedi e realizzato dall'architetto giapponese Toyota sempre all'interno del Museo del violino, con quasi 500 posti a sedere e un grande palcoscenico a centro sala. Qui abbiamo assistito al recital della violinista





CITTA'



Lena Yokoama. poco più che trentenne, che ha cominciato a studiare lo strumento in Giappone poi si è trasferita in Italia per perfezionarsi in musica da camera. Dopo il pranzo, c'è stata la premiazione delle vetture Best in show. Dopo i saluti e lo scioglimento del raduno, chi ha voluto ha potuto proseguire la giornata visitando la Basilica di Cremona, usufruendo dei parcheggi pubblici messi gratuitamente a disposizione dall'amministrazione comunale.



Una giornata con gli amici a...



Classiche in Piazza

Le Classiche in Piazza, buona la prima!

Il 25 Luglio 2020 si è tenuta la prova generale degli eventi targati Milano Historic Cars Club & Youngtimer Club Milano: Le Classiche in Piazza.

Nella piazza principale di Sesto San Giovanni, l'ex Stalingrado d'Italia, oltre 40 equipaggi a bordo di altrettante

automobili Classiche e Youngtimer si sono date appuntamento per festeggiare la nascita di Milano Historic Cars Club & Youngtimer Club Milano per un aperitivo pomeridiano offerto dalla Associazione Civica CITTA' 6, che ha voluto rianimare la cittadina alle porte di Milano subito dopo il primo lockdown.

Il 13 Settembre si è celebrata Italian Classic Parade 2020 a Bardolino (Verona), la kermesse dedicata alle vetture classiche e youngtimer di produzione nazionale. La manifestazione vede ogni anno oltre 400 autoveicoli provenienti da tutta Europa ed è organizzata da Registro Fiat Italiano, Benaco Classiche e Associazione Marinai di Bardolino con il patrocinio del Comune di Bardolino. Grazie alla duratura col-

Italian Classic Parade





Giornalisti, blogger e influencer sono intervenuti per conoscere Milano Historic Cars Club & Youngtimer Club Milano, il neonato gruppo di

appassionati, destinato a diventare nei mesi successivi del 2020 il nuovo riferimento dell'associativismo storico milanese.

2020



laborazione con i referenti del Registro Fiat Italiano di Verona, Giovanni Farina, e della Lombardia Giorgio Sangiorgi, sono stati ben 30 gli equipaggi che Milano Historic Cars Club & Youngtimer Club Milano ha potuto schierare a fronte dei 20 posti messi a disposizione inizialmente da RFI, nella invidiabile posizione sulla passeggiata lungolago, di fronte alla centralissima Villa Terzi.



Omaggio alla 1000miglia

Milano Historic Cars Club non poteva mancare a Pandino, dando il proprio contributo partecipando a questo momento di condivisione e passione.

Dopo la cerimonia di inaugurazione in presenza delle Autorità c'è stata la consegna di omaggi da parte della Organizzazione e della Amministrazione a coloro che hanno messo a disposizione i propri veicoli. Il serpentine di automobili storiche si è poi diretto alla volta di Treviglio, dove le autorità hanno concesso una centralissima piazza per esporre in sicurezza la carovana di auto classiche e consentire agli equipaggi intervenuti di assistere alla "punzonatura" dei veicoli in gara.





L'AUTO PIÙ SEXY O SESSANT'ANNI

Siamo nel 1961, Jaguar è sull'orlo del fallimento, non c'è margine di errore: perdere non è un'opzione. Il felino di Coventry deve tirare fuori gli artigli. Sir William Lyons, il patron di casa Jaguar, punta tutto sulla E-type, una coupé gran turismo a carrozzeria aerodinamica portante. La Jaguar E-type è così protagonista di un viaggio, dalla fabbrica di Coventry al famoso Salone dell'auto di Ginevra.

Quando la macchina fu presentata, scoppiò un pandemonio: nessuna auto prima di allora era mai stata proposta al pubblico con una forma così moderna, suadente, sexy dirà qualcuno. Enzo Ferrari, il "drake" in persona, quando la vide non poté fare a meno di definirla "L'auto più bella del mondo". Tutti erano impazziti per "lei" e, logicamente, tutti la volevano provare.

Fu così che, la sera della presentazione, partì la famosa telefonata del "Mandatamene un'altra o qui è l'inferno". Sembrava una richiesta assurda, impossibile guidare una macchina per 1300 km, in meno di una giornata, in meno di una notte... Un'auto degli anni Sessanta per giunta!

Norman Dewis, ingegnere e collaudatore Jaguar, si armò di un sacchetto di mele, di una bottiglia di latte e partì da Coventry alla volta di Ginevra in una nuova fiammante Jaguar E-type, capace di correre oltre i 250 km/h, staccare lo 0-100 km/h in 7,6 secondi, il tutto facendo girare le teste di ogni fortunato spettatore. La Jaguar E-type era la macchina sportiva per eccellenza, tutti ne



volevano una, Steve McQueen, Tony Curtis, Brigitte Bardot, il Principe Ranieri di Monaco, Frank Sinatra, solo per citarne alcuni, una vera super car, con un vero super prezzo. Il vero punto di forza di questa regina del glamour era una cosa ben poco glamour: era economica! La E-type era una macchina sconvolgente anche nel prezzo, degna rivale delle Ferrari e delle Lamborghini, quando uscì, per mettersela in garage servivano circa duemila sterline, che tradotto in euro del 2020 fa circa 45mila euro. Costava cioè, la metà delle altre super sportive del tempo, per capirci una Ferrari GT California dello stesso periodo, era vostra per circa 6.500.000 lire più o meno 95 mila euro di oggi. Gli ingredienti per la ricetta perfetta ci sono tutti: incredibil-



COMPIE

mente avanzata per il periodo grazie alla sua rivoluzionaria monoscocca portante, super performante grazie al 6 cilindri in linea che pulsavano sotto l'iconico cofano. Il povero Norman a correre per l'Europa, senza autostrade, con il patema di non arrivare in tempo per risolvere le sorti della Jaguar. Sir Dewis perse l'ultima nave per Calais, fu quindi costretto ad allungare la strada per recuperare un traghetto per Ostenda, riuscì a prenderlo per il rotto della cuffia, guidò poi per tutta la notte attraverso la Francia e la Svizzera ed arrivò al punto di incontro alle 9,50, ben 10 minuti prima dell'orario stabilito.

Il viaggio-corsa durò circa 12 ore traghetto compreso, 1300 km, velocità media 110 km/h, Jaguar salvata dalla bancarotta ed E-type consegnata alla storia. La Jaguar diede grande importanza al comportamento stradale e ciò portò, lo sviluppo di un nuovo sistema di sospensioni posteriori indipendenti, dotate di quattro ammortizzatori e di freni "entrobordo", posizionati cioè all'uscita del differenziale posteriore, in modo da ridurre le masse non sospese. Lo sterzo, a cremagliera, si rivelò un altro elemento importante: grazie al basso rapporto di demoltiplicazione. Tutto ciò diede alla E-Type una grande efficacia, con un temperamento impegnativo, da auto da corsa. Aveva tutti gli elementi per diventare un vero e proprio mito dell'automobilismo.

Jaguar E-type 3.8 1 Serie 1964

Nell'ottobre 1964 arrivò il primo vero aggiornamento della vettura. Il motore XK venne interamente ri-progettato per adottare prigionieri più grandi e sopportare l'aumento di cilindrata da 3,8 a 4,2 litri e un aumento di coppia di circa il

10%. Al nuovo motore venne abbinato anche un nuovo cambio Jaguar a 4 marce interamente sincronizzato, già presente in realtà sugli ultimissimi esemplari dotati di motore 3,8 litri, dove era stato introdotto quasi alla chetichella. Così si risolveva l'unica vera carenza meccanica di quest'auto.



Jaguar E-type 4.2 L 2+2 Series 2 del 1970

Nel Dicembre del 1968 venne lanciata la Series 2 con diverse modifiche introdotte soprattutto per rispettare le norme di sicurezza USA, il mercato di riferimento per questa vettura. Le modifiche al motore, adottate dall'intera gamma (europea e americana), erano già state mo-

strate nella Series 1 1/2 USA; i tre carburatori SU HD8 venne rimpiazzati da due carburatori Zenith-Stromberg per rispettare le norme antinquinamento americane. Le prestazioni così si ridussero sensibilmente rendendo la Series 2 molto meno sportiva della precedente.

Le altre modifiche meccaniche riguardarono lo sterzo, il piantone era collassabile e si poteva avere il servosterzo, e l'impianto frenante, migliorato con pinze Girling.

Jaguar E-Type Series 3 (1971-1975)

Nel 1971 venne lanciata la Series 3 su cui fu introdotto un nuovo motore V12 di 60°. L'unità da 5.300 cm³ era derivata dal motore della Sport-prototipo Jaguar XJ13 a motore centrale e fu il primo motore Jaguar interamente nuovo dal 1948. Il nuovo motore era dotato di 2 carburatori Zenith-Stromberg e un albero a camme in testa per ogni bancata e disponeva di 272 CV, con un'erogazione pastosa che faceva della E-Type Series 3 una perfetta granturismo. Il cambio automatico, sempre a tre rapporti, restò nella lista degli optional.

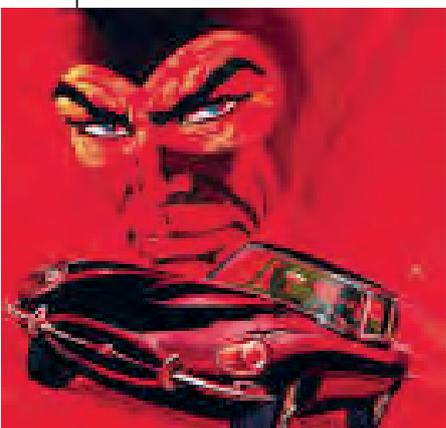
Nel 1975, dopo 14 anni e 70 mila vetture prodotte circa, la Jaguar E-Type uscì di produzione sostituita dalla Jaguar XJ-S.



Jaguar e Diabolik: una storia di odio e di amore



Nel 1963 la dirigenza della Jaguar fu tutt'altro che contenta nell'apprendere che in un fumetto italiano c'era un super criminale che a bordo di una E-type nera travolgeva i posti di blocco e seminava regolarmente la polizia. Il malfattore era Diabolik, ladro e assassino dai mille travestimenti creato nel 1962



da Angela Giussani per la casa editrice milanese Astorina. Fu un successo immediato per quegli albumetti di piccolo formato, pensati per stare comodamente nelle tasche dei pendolari e che poi ispirarono film, romanzi e traduzioni in tutto il mondo.

La Jaguar E-type (prodotta dal 1961) apparve per la prima volta in un episodio del 1963, nerissima come si conviene all'auto di un criminale e nella versione con tetto chiuso. Tanto per fare infuriare ancora di più la Jaguar, Eva Kant, la biondissima e letale compagna di Diabolik, guidava da par suo una E-type bianca. La casa britannica minacciò querele, di cui però Giussani non si curò più di tanto: aveva già il suo bel da fare in Italia, a difendersi da chi l'accusava di traviare la gioventù con i suoi fumetti.

Le minacce si risolsero in niente e a poco a poco caddero nel dimenticatoio. Forse perché la Jaguar si rese conto di avere a che fare con un fenomeno culturale da milioni di copie, difficilmente arginabile con una diffida. E forse, sotto sotto, capì anche che si trattava di una formidabile pubblicità gratuita. Nel corso degli anni, Diabolik fu "perdonato", tanto che nel libro che la Jaguar pubblicò per celebrare il cinquantenario della E-type apparivano delle tavole del fumetto italiano. Insomma, la consacrazione del legame ormai indissolubile tra E-type e re del crimine.



LE SPORTIVE CHE F BATTERE IL CUORE



La collaborazione di Pininfarina col Centro Stile Alfa Romeo vede le forme eleganti, filanti e spiccatamente aerodinamiche prevalere su quelle muscolose e aggressive. Sempre con una forte carica di personalità. Ai più attenti in materia di design non può sfuggire l'evidente somiglianza, estetica se non funzionale, del cosiddetto "cofango", l'unico elemento in materiale composito che integra il cofano e i parafranghi anteriori e sul quale sono ricavati

gli oblò per i fari. Ma anche qui, che differenza: lo scudetto Alfa, che spicca sul frontale e che nella griglia riprende la conformazione di quella della calandra della monoposto da Gran Premio 159 del 1951, lo rende decisamente più volitivo. E poi ci sono le fiancate a cuneo, sottolineate da profonde scalfature, che con un andamento più aggressivo verso la coda separano il padiglione dal corpo vettura. Una forte somiglianza, riguardo alla fanaleria anteriore e alle fiancate





subito notato che la meccanica ora è a trazione anteriore, con motore trasversale, e non potrebbe essere altrimenti per un'Alfa Romeo degli anni Novanta. I motori disponibili al debutto sono il 4 cilindri in linea 2.0 Twin Spark 16V da 150 CV, che consente di toccare i 215 km/h, e il più esclusivo V6 2.0 Turbo da 200 CV, in grado di spingere la vettura fino a 235 km/h, con un sound più esotico per gli alfisti, ma per certi versi più entusiasmante.

Si guida sui binari.

Dal novembre 1996 è disponibile anche il V6 3.0 24V aspirato da 220 CV, che permette di superare i 240 km/h. Sempre sul fronte della meccanica va poi sottolineata la novità, in anteprima su un'auto italiana, del retrotreno multilink, a cinque bracci, fissato su un telaio ausiliario, che conferisce a questa brillante coupé un comportamento eccellente,



ANNO

la si può cogliere anche con la concept car Proteo, presentata dalla stessa Alfa Romeo al Salone di Ginevra del 1991. Per quanto concerne la coda tronca, sulla sua estetica si può affermare che anch'essa mostri un grande carattere.

Insomma, nel 1995, l'Alfa Romeo GTV è "una vettura unica, al volante della quale è impossibile passare inosservati soprattutto per i tratti molto marcati e particolari della carrozzeria; tanto intrigante da far girar la testa persino ai meno sensibili al fascino dell'automobile".

Turbo e aspirata.

Tecnicamente parlando, va



senza dover ricorrere a tarature troppo rigide.

Evoluzione continua.

L'Alfa Romeo GTV, nella prima versione prodotta fino al 1998, riscuote un successo notevole; poi arriverà una seconda versione, che vede lo spostamento della produzione dall'Alfa Romeo di Arese alla Pininfarina,

e nel 2003 la cosiddetta serie FL caratterizzata dal nuovo frontale ristilizzato da Giugiaro, con lo scudetto Alfa di maggiore imponenza. Piuttosto rara da veder circolare oggi sulle nostre strade, l'Alfa Romeo GTV si trova abbastanza facilmente in vendita.



GTV Coupé
3000V 1624V

GTV 32
V6 24V



Registro Internazionale



Superleggera

IL SIGNORE DELLA LEGGEREZZA

Franco Ronchi è fondatore e Presidente del Registro internazionale Touring Superleggera.

Che scopo ha il Registro Touring?

Ho passato 25 anni alla carrozzeria Touring Superleggera al fianco dell'Ingegnere Carlo Maria Anderloni. Qui, a detta degli storici, si producevano alcune tra le più belle auto italiane. La Touring cessò l'attività nel 1966 e negli anni Ottanta, con l'Ing. Anderloni, fondammo il Registro per "tenere vivo" il marchio e per fare fronte alle richieste di informazioni che venivano dagli appassionati di tutto il mondo.

Perché Touring è così importante nella storia dell'automobile italiana? Perché si credeva che solo a Torino fossero capaci di "vestire" le automobili. Touring e Zagato dimostrarono invece che anche a Milano si era in grado di farlo.

Come mai la dicitura "Superleggera"?

Ieri come oggi, un'automobile ha sempre due nemici: l'aria e il peso. Per ovviare alla resistenza dell'aria, bisogna rendere la vettura sempre più aerodinamica. Così, nel 1931 fu proprio la Touring ad allestire la prima galleria del vento. Era ancora artigianale, un sistema dove si immetteva la maquette della vettura, a cui erano fissati dei nastri che permettevano di verificare il flusso dell'aria. Quanto al peso, si alleggeriva usando l'alluminio, un materiale nobile e di gran classe che richiede lavorazioni particolari e che ancor oggi è molto usato, specie per le vetture sportive.

Un materiale di derivazione aeronautica...

Sì, negli anni Venti e Trenta gli studi aeronautici avevano fatto grandi progressi. Così nel 1938 la Touring brevettò il "Superleggero", un telaio tubolare a cui erano aggraffate delle lastre di alluminio che formavano la "pelle" della vettura. Quel telaio fu protagonista di tante vittorie alla Mille miglia e molte altre gare mondiali, e venne impiegato anche



ZZA

dalla BMW.

La Touring ebbe un ruolo di spicco anche nella storia dell'Alfa Romeo...

Anche per una questione di vicinanza, La Touring nacque nel 1926 a Milano in via Ludovico di Breme dove già si trovava la carrozzeria Falco della famiglia Ascari, quella del pilota Alberto, vicino al Portello, dove si producevano le Alfa Romeo. A detta degli storici, la Touring vestì le Alfa più belle.

E' vero che persino Mussolini fu un affezionato cliente Touring?

Certamente, il Duce ebbe 12 Alfa Touring personalizzate secondo le specifiche che lui stesso richiedeva per lettera. Ma tra il 1926 e il 1966 vennero realizzate auto su misura per famiglie reali e grandi industriali, oltre che per personalità come lo Scià di Persia e Gabriele d'Annunzio. Inoltre, Touring fu il primo carrozziere di Ferrari e Lamborghini.

Le sue auto del cuore?

La Ferrari 8C che gareggiò a Le Mans e che oggi è il pezzo forte del Museo storico di Arese, poi l'Alfa Romeo Villa d'Este. Ma anche



la Ferrari 166 Barchetta.

Cosa pensa delle auto d'oggi?

Tranne eccezioni, si vedono solo stili molto comuni che le fanno somigliare un po' tutte. Si ricama al

computer sugli stilemi del passato, ma non si vede un "pennello" veramente innovativo. E poi, le carrozzerie sono vincolate dagli esiti dei crash test.

A cura di Stefano Negrini



Filippo Sole non si limita a comprare le auto di cui è appassionato, ma fa un lavoro da detective sulla ricerca storica e poi affianca personalmente meccanici e restauratori.

Come è cominciata la passione?

Quando a 18 anni, di nascosto dai miei genitori, comprai la mia prima auto, una MGA del 1960. In seguito, passai a una Giulietta spyder regalatami da mio padre. Nel corso degli anni, mi appassionai sempre di più alle prewar.

Perché proprio le prewar?

Era un periodo di esemplari spesso unici, fatti "su misura" in quanto prima si produceva l'autotelaio, poi lo si faceva carrozzare altrove.

Lei è uno di quei rari collezionisti che le auto le

guida davvero...

La mia prediletta Dilambda è bellissima, mi ha richiesto molto impegno per acquisire la sua storia e le competenze adeguate, eppure la uso tanto, solo tra luglio e ottobre ho percorso 8000 chilometri con lei. (Filippo Sole le ha dedicato il libro *Dilambda cabrio Blue Shadow*, edito da Nada, ndr).

Non ha paura di eventuali danni?

No, a meno di non finire proprio in un burrone... Ogni guasto è rimediabile abbastanza facilmente perché le auto che amo erano semplici come meccanica e con un numero limitato di componenti. E nel giugno prossimo, circostanze permettendo, vorrei fare un New York-Los Angeles per andare al concorso d'eleganza di Pebble Beach.

Ci sono state delle "separazioni" dolorose da qualche sua vettura?

Comprare e restaurare ha dei costi tali che ogni tanto qualcosa sei costretto a ven-



SE NON MUOVO LE MANI NON MI DIVERTO

dere. Per esempio la Giulietta spyder che mi aveva regalato mio padre. Quando dovetti separarmene ero così addolorato che alla fine la comprò mia mamma! Poi, fu un dolore anche vendere un'Aprilia cabrio Pininfarina, che per fortuna fu comprata da un mio amico. **Per lei il collezionismo è diventato un lavoro a tempo pieno...**





Per forza: tutti i giorni sono a lavorare con meccanici e carrozzieri. Sto in officina con curiosità, voglio capire come si fanno le cose, anche il semplice smontaggio di un motore. Così ho anche modo di ammirare le soluzioni spesso geniali adottate dai costruttori dell'epoca.

E fa in prima persona anche la ricerca storica?

Andando a ritroso nella storia si va a fortuna, e a volte ci si imbatte in qualche punto morto. Ma a dare una mano ci sono i numeri di telaio, i

libretti originali, le foto e i documenti delle case produttrici, e gli appassionati stessi sono sempre pronti a dare un aiuto con le loro cognizioni. Se l'auto d'epoca è un investimento, perché non "spremerle" anche questa parte di divertimento?

Ci sono giovani che si avvicinano a questo mondo?

Non pochi. Vorrebbero par-

tecipare a rally e concorsi, chiedono a chi rivolgersi per i lavori, magari non possono spendere tanto e io consiglio loro le italiane degli anni Sessanta: sono solide, affidabili e ti diverti. Purtroppo quando cominciavo non avevo chi mi consigliasse, così ho comprato anche delle ciofeche!





Massimo Delbò,
*giornalista specializzato in auto d'epoca
nonché membro del
ristrettissimo International Chief Judge
Advisory (30 membri
che in tutto il mondo
offrono consulenza
ai giudici) ci svela il
mondo dei
concorsi d'eleganza*

ELEGANZA: O CE L'HAI, O NON CE L'HAI

Come e perché nascono i concorsi d'eleganza?

Verso la fine degli anni Venti del secolo scorso, le grandi case producevano il telaio e il motore, mentre la "pelle" del prodotto veniva affidata a carrozzieri più o meno artigianali. I concorsi, che si limitavano a una valutazione solo estetica, erano un modo a costo zero per invogliare i clienti presentando loro ogni anno l'evoluzione dello stile e dei materiali.

Poi venne la Seconda guerra mondiale...

...che fu un disastro economico e che portò a un ritorno dei normali saloni dell'automobile per presentare i nuovi modelli.

Quali auto partecipano oggi ai concorsi di eleganza?

Dalle iper restaurate a quelle il più possibile identiche a com'erano alla loro uscita. Con una considerazione di fondo: il "ben conservato" vale più del "riparato".

Cos'altro qualifica una vettura?

La sua importanza storica e l'importanza di quel dato esemplare (se, per esempio, ha una carrozzeria strepitosa

oppure se ha gareggiato).
Quale età deve avere un'auto per concorrere?

Di solito si parte dagli anni Sessanta, ma ogni organizzatore si regola come vuole.

Come si guadagnano punti in



un concorso?

Per arrivare alla vetta dei 100 occorre che l'auto abbia un'ottima conformità rispetto all'originale. Ma ci sono anche le penalizzazioni: per esempio, perdi 25 punti se la carrozzeria non è artigianale, e 5 se il motore è sbagliato, ma ci sono anche penalizzazioni da



mezzo punto. Se ti collochi tra i 90 e i 95 punti non vinci, se superi i 95 vai molto bene, ma se vuoi superare i 100 devi presentare un'auto che abbia fatto cose straordinarie, o che sia un primissimo esemplare di una serie.

L'auto deve anche essere funzionante?

Assolutamente sì: in fin dei





segni di una normale usura, ma se sono sporchi, sfondati e strappati si viene penalizzati. *Che ruolo hanno i restauratori?*

Dipende. Per fare un restauro di livello occorre studiare molto bene l'auto prima ancora di toccarla. Se si fanno dei pasticci, dopo è difficilissimo tornare indietro. Per esempio, attenzione all'approccio del restauratore che vuole "migliorare" l'auto.

Che cosa può "affondare" un concorrente?

Tante cose. La pulizia del vano motore (foglie secche, morchia o ragnatele non depongono bene...), cavi, cavetti e fascette anacronistici, adesivi sbagliati sulla batteria, accessori d'epoca però non funzionanti, scarichi inox che falsano la voce del motore... *Qual è l'errore più grave che*

un concorrente può commettere?

Quello di non "raccontare" la sua auto. I giudici hanno solo 10-12 minuti per giudicare una vettura, quindi chi ha a disposizione libretti di circolazione, fotografie, documenti storici, fatture di restauri o ricambi, li raccoglie in un fascicolo e li consegna all'organizzazione già al momento dell'iscrizione, così i giudici avranno il tempo di farsi un'idea dell'auto. Perché quando ti chiedono un documento relativo alla vettura, non c'è cosa peggiore che sentirsi dire "Sì ce l'ho, ma a casa".

conti, è un mezzo di locomozione. Per esempio i fari, la strumentazione del cruscotto e gli pneumatici, per quanto nuovi o restaurati, devono essere perfettamente funzionanti. Per esempio, anche gli interni devono essere funzionali, cioè devono poter accogliere piacevolmente il passeggero: passi se recano i



Fiat Panda Italia 90

L'utilitaria nella rarissima versione celebrativa dei mondiali di calcio del nostro paese del 1990 caratterizzata da interni azzurri, decalcomanie tricolore, mascotte "ciao" e gli originali copricerchi a forma di pallone.

Quando si parla di auto d'epoca vengono immediatamente in mente supercar, pezzi unici, capolavori di carrozzeria nati del genio di qualche mente illuminata. Si pensa subito ad automobili dal valore monetario ed iconico praticamente inestimabili. Ma, si sa, che la passione per le auto storiche non si trasmette: si scopre. Guidandole, entrandoci, toccandole, ascoltando i suoni, annusando i caratteristici profumi si viene catapultati in una sorta di mondo parallelo. E' come una tempesta di sensi che ti investe da tutte le direzioni e scatena la memoria e ricordi lontani legati alla propria prima auto così diversa dalle vetture ipertecnologiche di oggi, ma proprio per questo considerata più "umana". La gioia di guidare un'auto d'annata regala un senso di dolce evasione dalla frenesia dei giorni nostri. E' un modo per prendere un po' di tempo per se stessi. Il giretto della domenica, il sabato pomeriggio passato in box mettendo le mani sulla meccanica sono di fatto il passatempo preferito dei possessori di

veri e semplici. Un modo per stupirsi e ri-stupirsi delle esperienze "normali" vissute nel tempo. Non c'è da meravigliarsi quindi che auto come le Fiat Panda prima serie, la Citroen Visa, la Fiat Regata e persino la famigerata Fiat 126 Bis con il temuto motore a sogliola raffreddato ad acqua ci regalano un tuffo nella più genuina "normalità". Una normalità a cui, oggi più che mai, ci sentiamo terribilmente legati. Quella stessa normalità che ci permette di vivere la libertà delle gite da bambino lontanissime dalle mode del momento a cui la società moderna tende ad affiliarci. E nel ricordo di quei cortili in cui "si giocava tra le 127", come diceva il cantante Samuele Bersani in una delle sue canzoni più celebri, spunta sempre l'immagine di qualche auto diversa, particolare, più strana o semplicemente meno diffusa. Ad esempio l'Austin Allegro marrone di quella maestra, o la Citroen Axel rossa di quel vicino, la Lawil Varzina vista al mare o quell'auto gialla vista una sola volta, molto simile ad una 127, di cui si conosce forse solo il nome perché letto timi-



damente sulla targhetta posteriore: una Fiat 133. E oggi, soprattutto grazie ai web, quei ricordi sbiaditi associati a freddi nomi di auto dei pochi hanno finalmente una storia che può

IL FASCINO DELLA NORMALITA'

questi pezzi di storia. E questo spiega che la storia è scritta da quelle auto che hanno abitato nei box dei nostri nonni e dei nostri genitori. Automobili non sempre prestigiose ma che, alla sola vista, permettono di rivivere quegli anni ormai andati in un misto di commozione e sana nostalgia. E' in queste emozioni che si nasconde il "fascino della normalità" che è possibile trovare solo quando le apparenze svaniscono e la mente ha la possibilità di sostare in libertà dinanzi ai propri ricordi più





come nel Milano Historic Cars Club e nello Youngtimer Club Milano a cui faccio i miei più vivi auguri di ogni successo, dentro al format che ho ideato,

essere anche raccontata. Questo avviene grazie ai colti e, spesso coraggiosi, proprietari che le hanno salvate, o cercate, e hanno una storia ancora più bizzarra che può essere raccontata lasciando tutti a bocca aperta. Perché non sono solo le Ferrari, le Porsche o le Lamborghini a fare la storia. Ma sono tutte le auto, anche quelle che i nostri genitori e i nostri nonni compravano 30, 40, 50 anni fa e che hanno il loro posto nei cassette di ricordi e, molto più spesso, nel cuore. E per dar voce



al cuore che sono nati diversi gruppi sui social e, in particolare, il mio canale Instagram [william_jonathan_official](#) in cui tutti i giorni, alle ore 20:30, sono in onda con una diretta dal sapore Cars&coffee. “Una quarantena di minuti con Willy” è il live-streaming studiato per raccontare la storia di mezzi normali e vede la partecipazione di tanti ospiti, spesso anche famosi come personaggi dello spettacolo, volti noti della TV. E proprio



siamo tutti uguali. Basta avere passione e partecipare raccontando se stessi ed allo stesso tempo incitare gli amici appassionati a continuare a sognare. Tutti insieme in un caloroso abbraccio.



Perché gli appassionati italiani e stranieri di auto d'epoca vanno in pellegrinaggio in via Padova, a Milano? Perché è qui che Angelo Lanfranchi ha il suo straordinario negozio di ricambi.

NATO SOTTO IL SEGNO DELL'AUTOMOBILE

Sono praticamente un predestinato, quasi nato in macchina mentre portavano mia madre Carla (che già collaborava in negozio con papà Renato e nonno Angelo) all'ospedale. Poi fin da piccolo ho sentito una grande attrazione per le auto".

Attrazione che non è mai finita, come testimonia una incredibile collezione di volanti (tra cui Aurelia B20, Maserati e Alfa 2500), targhe e componenti meccaniche esposta in un grande scaffale in legno un tempo appartenuto a una vecchia panetteria, nel negozio di via Padova 157. "In origine mio nonno commerciava in bestiame a Crescenzago, poi dopo la Seconda guerra, vista la quantità di mezzi militari lasciati dagli americani (camion, jeep, cingolati e veicoli di ogni tipo) e su spinta di mio padre, cominciarono a commerciare in in veicoli vari ex militari e relativi ricambi, e auto di ogni tipo e condizione. Così, cominciarono a fare i

'rotamatt'".

Erano tempi duri, e le fiancate in legno dei camion in demolizione venivano fatte a pezzi per diventare legna da ardere.

Dopo la guerra l'usato andava molto più di oggi date le ristrettezze del momento, ma le auto non mancavano mai. "Ho ricordi tramandati dai vecchi di Ferrari 166 Touring '50/51 come di Lancia Aprilia coupé Sport Bertone passate dal nostro magazzino e di molte altre importanti auto, come racconta anche Giancarlo Cappa in *Autofilia*, edizioni Fucina".

Il giovane Lanfranchi studiava sì, ma appena poteva correva in magazzino. "Non avevo paura di sporcarmi e vedere un motore in moto oppure vederlo smontare mi affascinava. In più, avevo a disposizione tutte le auto che volevo e 12mila metri quadrati di deposito dove girare liberamente. Fu così che a soli 14 anni imparai a guidare su una bellissima Fiat 2300s coupé destinata a

essere demolita, poi passai alle Alfa Romeo".

Il problema era lo spazio fisico. Il padre Renato, subentrato al nonno nel 1961, avrebbe tenuto tutto. Così, tempo e passione fecero accumulare i ricambi. In effetti,



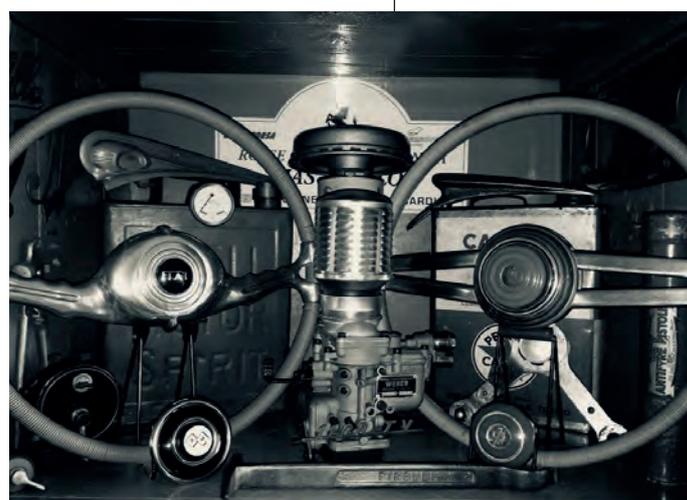


l'80 per cento dei ricambi che vende Lanfranchi li ha già in casa, per il resto sono utili vecchi contatti con meccanici e amici appassionati. "Quando i problemi di spazio del magazzino diventarono insormontabili, parte dell'attività si spostò nel primo negozio di via Padova 170 nel 1950, mentre il magazzino più grande si riduceva sempre di più per lasciare spazio al verde pubblico".

Nel 1995 l'attività passa ad Angelo, che l'anno dopo si trasferisce nel nuovo negozio, quello odierno, di via Padova 157, riconosciuto Bottega storica dal Comune di Milano nel 2015 nonché Attività storica dalla Regione lombardia. "La scelta fu di concentrarci sui marchi italiani: Lancia, Alfa, Fiat, Ferrari eccetera. Non so dire quanti clienti abbiamo avuto nel tempo, con mio nonno e mio padre, certo ce ne sono stati di famosi come Ugo Tognazzi, il costruttore Cabassi, la finanziaria Anna Bonomi Bolchini, Lorenzo

Bandini e tanti altri. Non saprei neanche dire quale sia il mio cliente-tipo. Si passa dai ragazzi, che con sacrifici si avvicinano a questo mondo, ai collezionisti più disparati, italiani e non".

Quanti ricambi ha in magazzino?
"Non lo so neanche io. Sembra incredibile, ma ogni tanto salta fuori qualcosa che non pensavo di avere". Quasi una mosca bianca di questi tempi, Lanfranchi non vende su Internet.



"Ho un sito che mi serve solo da vetrina per alcuni dei miei pezzi: se qualcuno è interessato a un pezzo mi contatta, direttamente. A chi vuole comprare ricambi su Internet consiglio di documentarsi con attenzione su ciò che sta cercando e di affidarsi a professionisti, non a personaggi improvvisati".

Anche Angelo Lanfranchi ha la "sua" auto d'epoca: "E' una Fiat 1100 Special 1961 che sto restaurando per mio nipote Luca. Per me tengo solo un'auto che è da sempre un ricordo di famiglia, e che è legata a un mito dello sport italiano".



Ha imparato il mestiere dal padre, ha studiato alle serali... e oggi vengono da tutta Italia e dall'Europa all'officina meccanica di Gabriele Sirtori. E la lista d'attesa è piuttosto lunga



PRENDETE UN NUMERO E ASPETTATE IL VOSTRO TURNO

Che cosa vogliono gli appassionati che fanno la fila alla tua GaSi Automobile a Concorezzo (Mi) in via Monterosa 11?

Nella stragrande maggioranza dei casi, il restauro completo. Potrei fare il doppio di quelli che faccio, ma non li prendo perché non li farei bene.

Un restauro richiede un anno, un anno e mezzo di tempo.

Un restauro comporta un sacco di problemi...

Sì, e il principale è il reperimento dei ricambi. Con case come la Jaguar e la Mercedes si trova di tutto, per altre case come la Lancia è più difficile, ma ci si arrangia. Comunque, quando si fa un restauro l'imprevisto è sempre dietro l'angolo.

Ci sono casi in cui dici "Non c'è niente da fare"?

No, sono riuscito a recuperare anche auto decrepite. Sono un po' restio solo quando trovo gravi problemi di ruggine alle carrozzerie. *Come hai imparato?*

Prima di tutto da mio padre, che aveva un'officina autorizzata Fiat a Sesto san Giovanni. Poi, nel 2017, aprii insieme la GaSi in un capannone di Concorezzo.

Poi, ho studiato alla sera diplomandomi in meccanica. *Quanto ci vuole per diventare un bravo meccanico?*

Tutta la vita.

Come sei entrato nel mondo delle auto d'epoca?

Ho 37 anni ma sono anacronistico perché sono appassionato di youngtimer, ma anche di auto più storiche.

Il mio primo restauro fu la mia BMW M5 E34. Era il 2008 e fu un lavoro che si fece notare nell'ambiente. Cominciò così...

Tuo padre che cosa diceva di questa tua passione?

Non gli è mai piaciuta. Diceva che perdevo tempo con dei rottami.

Tra una cosa e l'altra, sei diventato anche una star del Web...

Ho un canale YouTube che in cinque mesi ha totalizzato

34mila iscritti.

Restando in argomento, che cosa pensi del ruolo del Web nel tuo settore?

Internet offre grandi vantaggi ma presenta anche grandi rischi. Secondo me, l'ideale è invece crearsi un





rapporto di fiducia e magari anche di amicizia con un meccanico fidelizzato.

Hai dei consigli per chi si avvicina al mondo delle auto d'epoca?

Ne ho due fondamentali. Il primo è di avere sempre con sé una persona che se ne intende quando si fa un acquisto: in questo modo, si eviterebbe il 50 per cento delle fregature.

Il secondo è di tenere a mente che, alla lunga, chi meno spende più spende.

Da te vengono anche dei giovani?

Una marea, e non necessariamente facoltosi. Tirano anche la cinghia per la loro passione.

Il tuo motto?

Noi siamo ciò che guidiamo.



LE AUTOMOBILI HANNO UN'ANIMA

Quanto sotto citato, tengo a precisare, è da considerarsi quella che è la mia opinione del tutto personale.

Non si parla spesso di cosa sia il Collaudatore di automobili, il Collaudatore di una grande e storica azienda, l'Alfa Romeo, di come organizza e svolge il proprio lavoro, cosa pensa prima e durante un collaudo, cosa va a ricercare e cosa valutare quando, ad esempio, sale a bordo per la prima volta di un nuovo prototipo, o vettura preserie, destinato poi all'introduzione in serie.

Io ho avuto il privilegio e l'onore di essere stato per molti anni uno di questi, un Collaudatore Alfa Romeo.

Il mio orgoglio sarà per sempre. Il lavoro del Collaudatore è affascinante perché c'è il fascino della ricerca. Il Collaudatore non è solo quello che per forza deve sempre andare alla massima velocità possibile della vettura, certo anche questo fa parte del collaudo. Il Collaudatore oltre che alla ricerca e valutazione tecnica della vettura deve anche immedesimarsi nelle sensazioni che un futuro cliente potrà recepire

guidando la vettura. Le automobili hanno un'"anima" anche questa importante frase mi era stata detta, tra le mille "prime cose" che avrei dovuto ricordare sempre, quando da giovanissimo e carico di entusiasmo avevo iniziato la mia vita da Collaudatore. Erano gli anni Sessanta. Sì, è vero, le automobili hanno un'anima, e negli anni me ne ero reso conto.

Le automobili hanno un'anima, l'anima di chi le ha progettate, di chi le ha costruite, ma in più hanno l'anima del Collaudatore, in quell'auto c'è la sua personalità, per renderla migliore, la sua passione, la sua volontà, il suo lavoro.

Sì, è vero, il Collaudatore "ci parla" con la vettura. Io lo facevo di sicuro.



GIORGIO LANGELLA
Ex Collaudatore
Alfa Romeo

Presidente
DOMENICO SEMPRINI
Vicepresidente
RICCARDO SASSONE
Segretario/Tesoriere
DARIO CONTIN
Relazioni esterne
ADRIANO GIROTTO



www.milanohistoriccarsclub.it

COME ASSOCIARSI
EURO 50,00

BANCO BPM S.P.A.

IBAN:

IT77X0503401637000000011959

INTESTATO A

MILANO HISTORIC CARS CLUB

PER RINNOVI E ISCRIZIONI ASI

CONTATTARE LA SEGRETERIA

C.F. 97880180159

E.mail: info@milanohistoriccarsclub.it

Instagram:

[milanohistoriccarsclub](https://www.instagram.com/milanohistoriccarsclub)

Facebook:

[milanohistoriccarsclub](https://www.facebook.com/milanohistoriccarsclub)

Canale YouTube:

[Milano Historic Cars Club&Youngtimer Club Milano](https://www.youtube.com/milanohistoriccarsclub)

Instagram:

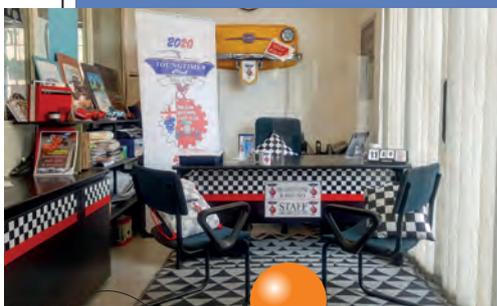
[milanohistoriccarsclub](https://www.instagram.com/milanohistoriccarsclub)

Sede e Segreteria:

Via Pitagora, 23

20128 Milano

Telefono: 3477326198



Chiarimenti sulle novità relative al rilascio di targa e libretto di circolazione

La Legge del 30 dicembre 2020, n. 178 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023", ha introdotto nuove disposizioni in tema di immatricolazione e di rilascio delle targhe per i veicoli storici, prevedendo che l'immatricolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico avvenga su presentazione di un titolo di proprietà e di un certificato attestante le caratteristiche tecniche rilasciato dalla

casa costruttrice o da uno degli enti o associazioni abilitati alla registrazione dei veicoli storici. In caso di nuova immatricolazione di veicoli precedentemente iscritti al P.R.A. e successivamente cancellati (ad esclusione dei veicoli che risultano demoliti), è ammessa la facoltà del richiedente di ottenere targhe e libretto di circolazione della prima iscrizione al P.R.A., ovvero una targa del periodo storico di

costruzione o circolazione del veicolo, conformi, in entrambi i casi, alla grafica originale, purché la sigla alfa-numerica prescelta non sia già presente nel sistema meccanografico del CED della Motorizzazione civile, e riferita ad altro veicolo ancora circolante.

Tale possibilità è prevista retroattivamente anche per i veicoli successivamente reimmatricolati e ritargati, purché in regola con il pagamento degli oneri dovuti.



Normativa

I veicoli storici sono classificati dal legislatore italiano in veicoli d'epoca e veicoli di interesse storico e collezionistico.

Di seguito è possibile consultare la normativa nazionale di riferimento in tema di:

1 Circolazione dei veicoli storici

- ❑ Art. 60 codice della strada
- ❑ Art. 214 e 215 Regolamento di Attuazione al codice della strada
- ❑ Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 17 dicembre 2009
- ❑ Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 79260 del 4 ottobre 201
- ❑ Circolare Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 26290 del 1 ottobre 2012

2 Tasse automobilistiche

Per effetto della Legge 30 dicembre 2018 n. 145, che è intervenuta sull'art. 63 della legge 21 novembre 2000, n. 342, è riconosciuta la riduzione del 50% della tassa automobilistica per gli autoveicoli e i motoveicoli di interesse storico e collezionistico, con un'anzianità di immatricolazione compresa tra i 20 e i 29 anni; in possesso di certificato di rilevanza storica, rilasciato dagli Enti di cui al comma 4 dell'art. 60 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada; con annotazione del riconoscimento di storicità sulla carta di cir-

colazione. Tuttavia, ad oggi, alcune Regioni, ai sensi di specifiche Leggi Regionali, applicano disposizioni differenti da quelle previste dalla legge nazionale.

Nella seguente tabella sono riportati tutti i riferimenti alle Leggi regionali; la distinzione tra i veicoli ultratrentennali, per i quali l'esenzione è automatica, ed i veicoli ultraventennali, per i quali l'esenzione, invece, è legata al riconoscimento di storicità dei Registri Storici; i relativi Registri Storici riconosciuti dalle singole Regioni; l'importo dovuto per ogni singola Regione della tassa di circolazione, in caso di circolazione del veicolo

- ❑ Tabella riassuntiva dei provvedimenti delle Regioni e delle Province autonome, in tema di sospensione dei termini di pagamento delle tasse automobilistiche per emergenza COVID19
- ❑ Sospensione dei termini per il versamento della tassa automobilistica per la Provincia autonoma di Trento e la Regione Sicilia

- ❑ Sospensione dei termini per il versamento della tassa automobilistica per le Regioni Veneto, Liguria e Valle D'Aosta
- ❑ Sospensione dei termini per il versamento della tassa automobilistica per la Regione Lombardia e la Regione Emilia Romagna
- ❑ Sospensione dei termini per il versamento della tassa automobilistica per la Regione Piemonte e la Regione Campania
- ❑ Sospensione dei termini per il versamento della tassa automobilistica per la Regione Toscana
- ❑ Sospensione dei termini per il versamento della tassa automobilistica per la Regione Lazio e la Regione Umbria
- ❑ Sospensione dei termini per il versamento della tassa automobilistica per la Regione Marche
- ❑ Sospensione dei termini per il versamento della tassa automobilistica per la Regione Abruzzo e la Provincia Autonoma Bolzano
- ❑ Leggi regionali
- ❑ Legge 145, 30 dicembre 2018
- ❑ Risoluzione n. 1/DF, 14 giugno 2019 Ministero dell'economia e delle Finanze
- ❑ Legge della Provincia Autonoma di Trento n. 9 del 3 giugno 2015 - ha riconosciuto l'iscrizione al Registro Storico dell'ACI (art. 4) come idonea ad ottenere l'esenzione dal pagamento della tassa automobilistica
- ❑ Art. 63 Legge n. 342 del 21 novembre 2000
- ❑ Art. 1 comma 666 Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (Legge di stabilità 2015)
- ❑ Risoluzione del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 4/DF del 1 aprile 2015
- ❑ Risoluzione dell'Agenzia delle Entrate n. 112/E del 29 novembre 2011

3 IPT-Imposta Provinciale di Trascrizione

- ❑ IPT per i veicoli storici

4 Sistemi di ritenuta

- ❑ Art. 72 codice della strada
- ❑ Circolare B 53 2000 Motorizzazione.

5 Documenti di circolazione

- ❑ Circolare ACI - Prot. n. 14794 del 27/05/2020 - Decreto Legislativo 2 maggio 2017, n. 98 - Documento unico di circolazione e di proprietà (DU) - Seconda fase di graduale attuazione - Precisazioni

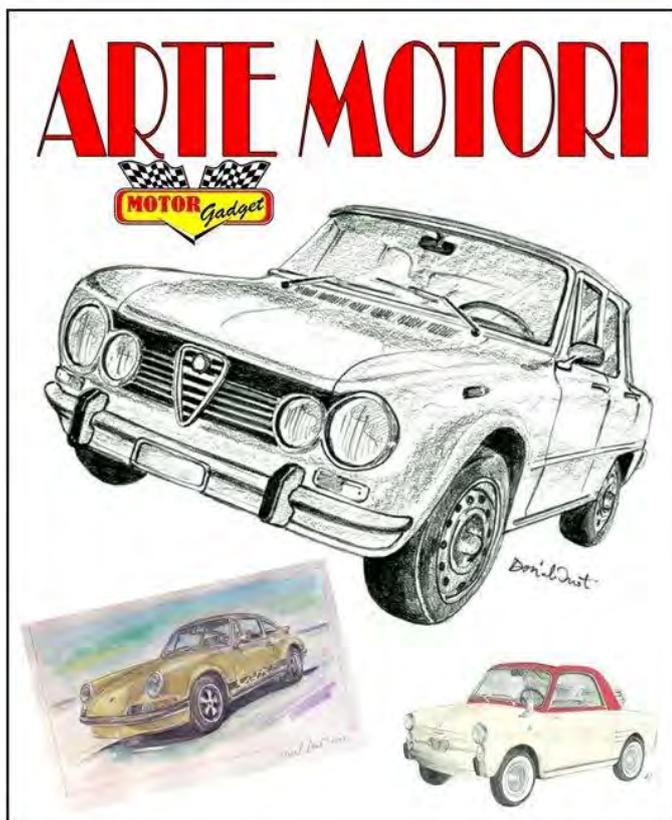
6 Rilascio targhe e libretto di circolazione prima iscrizione al PRA

Legge 30 dicembre 2020, n. 178



www.motorgadget.it

daniele@motorgadget.it



SCONTO 10% AI SOCI MHCC -YCM