NUMERO SPECIALE

PROGETTO ICS

GIORNALE UFFICIALE DEL CLUB NAZIONALE X1/9 ANNO 2014 N°011

"...All'inizio c'è l'uomo solo con il suo pensiero, la sua anima e la sua Professionalità'…"

DALLA REDAZIONE	:	Pag. 2
BUROCRAZIA	: "BOLLO SI' BOLLO NO	Pag. 3
CURIOSITA'	: LA SOTTILE ZONA D' OMBRA	Pag. 4
	:CRONISTORIA DELLA X1/9 IN SCALA 1:43	Pag. 5/9
RADUNI	:SULLE ORME DI MONTALBANO	Pag. 10
	:EREMO DI CROCE SANTA	Pag. 11
ELEZIONI	: NUOVO CONSIGLIO DIRETTIVO	Pag. 12
ANNIVERSARIO	: VENTENNALE CNX	Pag. 13/17
LE "AUTO DI NUCCIO"	: LA PICCOLA MIURA	Pag. 18/19
CONSIGLI PER L'ACQUISTO:		Pag. 20
POSTER	:	Pag. 21
RINGRAZIAMENTI	:	Pag. 22

>>>>>>>>>>>>>>>><<<<<<<<<<<<<<<<

DALLA REDAZIONE

Eccoci a scrivere come in altre tante occasioni il giornalino "Progetto ICS" del Club Nazionale X1/9 e a ricordare gli incontri fatti insieme.
A volte diventa ostico realizzare il "giornalino" soprattutto nel ricordare gli eventi svolti, ma diventa piacevole riguardare le foto realizzati che danno veridicità ai "passaggi" del nostro percorso.
In questo numero che considereremo "speciale" si avranno argomenti a vario titolo:
parleremo dei cambiamenti che ci sono stati nell'arco dell'anno 2014, contemporaneamente rivisiteremo i fotogramma marchiati a fuoco nella nostra memoria ricordando le fatiche, tante, che il Club Nazionale X1/9 ha affrontato in questo "ventennio". Anche se con una vena di "amarcord" rivedremo i luoghi che hanno deliziato i nostri occhi e il nostro cuore;
Parleremo naturalmente del "**Ventennale**"; di votazioni che hanno dato un nuovo direttivo e di burocrazia, che come al solito ci fa stare sui carboni ardenti … pare infatti che con i nuovi avvicendamenti politici si avrà l'ennesima mazzata e come al solito colpirà i soliti noti: i possessori di auto. Tanto per cambiare.
Con questo numero inizieremo un percorso che parlerà delle "auto di Nuccio", ossia un compendio di notizie realizzate (vedi sito) proprio per meglio comprendere quali siano stati i modelli che hanno fatto grande, nel tempo, la nostra "casa madre" la Bertone. Inizieremo naturalmente con l'auto che porta il nostro nome la X1/9.

Spesso capita di vedere auto d'epoca con livree smaglianti, tirate a lucido come fossero uscite da una concessionaria. Ma sono giuste queste accortezze, vi siete mai chiesti se questa tipologia di intervento è quello giusto? Oggi si cura, giustamente e con attenzione il vano motore, ma mentre i collezionisti preparati chiedono ai propri restauratori finiture consone ai parametri delle Casa costruttrice, altri consapevoli della scarsa competenza di molti esaminatori "tirano dritto" .
Fortunatamente le nostre auto hanno poche cromature da esibire, per cui diventa più facile la loro realizzazione, ma si deve necessariamente stare attenti quando ci si cimenta a fare un vero restauro.
Comunque per evitare di imboccare una strada pericolosa e senza ritorno ove si tende lentamente a cancellare la memoria storica, sarebbe bene che ci si informi adeguatamente. Oggi esiste una sola regola per il restauro: la rigorosa riconduzione allo stato originario, altrimenti non si può parlare di restauro, ma di personale interpretazione.



1994 - 2014



2014

In occasione del "Ventennale" del Club Nazionale X1/9 si è pensato di modificare il nostro logo che da un ventennio ci accompagna, dandogli un sapore calcistico che tutto sommato non guasta l'effetto, anzi arricchisce il colpo d'occhio e ci accompagnerà per il prossimo decennio.

BOLLO SI BOLLO NO ?

Lo scorso anno avevamo "chiuso", per modo di dire, o meglio era iniziata l'era della "guerra fra Enti", se vi ricordate si era scritto di enti, che ognuno con il suo metodo o metro di misura sentenziava chi era il più bravo del "condominio" per parlare di auto storiche e regole.
Per tanti anni l'Automobile Club Italiano (ACI) aveva abbandonato le sorti delle auto, principalmente quelle storiche, diciamo non le aveva mai prese in considerazione se non per criticare gli "altri".
Da metà anno del 2013, a giugno, ha inizio una vera battaglia contro chi da quasi 50 mostra interesse e certifica le auto storiche in modo quasi maniacale, l'ASI.
Infatti parte una bordata del tipo: *<<l'ACI sarà il primo interlocutore anche dei possessori di auto d'epoca perché ha la storia, la tradizione, le conoscenze e le strutture per porsi come interfaccia dei collezionisti per l'assistenza normativa e meccanica, il rilascio dei certificati o documenti, le fruizioni tributarie e assicurative, mostre e incontri>>*..., se non è "guerra" questo dire che cos'è?
Oggi con la crisi che non accenna a diminuire, la gente tende a tenersi oltre il dovuto l'auto, così, pagando una quota d'iscrizione ad un club, riesce ad assicurarsi alcuni privilegi, anche se la vettura è semplicemente vecchia, non certo portatrice di valore.
Sul finire dello stesso anno 2014, a dicembre, la nuova proposta di legge che a partire dal 2015 entrerà a regime e con **DDL di stabilità**, intende far ordine e recuperare ulteriori risorse economiche; sono bastate poche righe ripetute due volte (art.30 e 44) all'interno della proposta per **cancellare** l'esenzione del bollo per i veicoli di interesse storico e collezionistico che abbiano compiuto almeno 20 anni, innalzando la soglia a 30 anni, spazzando in colpo solo i commi 2 e 3 della legge 342 del 21 novembre 2000.
Da subito si è gridato allo scandalo, e da più parti.
Il parco storico reale attuale conta, più o meno da stime, dai 500 a 800 mila veicoli, su 4 milioni di veicoli ultraventennali, tutto sommato un numero esiguo. Un auto con 20 anni non è d'epoca, ma di interesse storico e il proprietario aveva due possibilità per tenerla, o pagare il bollo fino al compimento del 30 anno, oppure iscriverla ad un club e attraverso l'ASI farla divenire auto di interesse collezionistico e con poche centinai di euro poteva tenerla e circolare.
Purtroppo molti furbi la utilizzavano per ben altri scopi statuari, cioè per lavoro.
Diciamolo pure gli automobilisti pur di risparmiare, provano tutte le strade, soprattutto in un paese che ***non fa corrispondere servizi di qualità alla tassazione***, però iscrivere un'auto di dubbio interesse storico (tanto per capirci) all'ASI non è obbligatorio, ma è proprio il caso di dirlo, "**lo sconto fa l'automobilista furbo**" .
Nonostante il regolamento ASI parli chiaro, all'interno dei club prima o poi qualche "contaminazione" arriva. Infine, condiamo il tutto con chi crea le condizioni per la stagnazione del problema e poi, dopo aver chiuso più di un occhio per anni, si pensa di risolvere il problema cancellando ciò che di buono in questi anni è stato fatto e preservato.
Portare la soglia da 20 anni a 30 anni, quindi costringendo al pagamento del bollo, se da un lato potrebbe portare ipotetici introiti alle casse dello stato, dall'altro ci potrebbe essere la cancellazione di un parco auto di un certo tipo che prenderebbe la strada dei "rottamai", facendo crollare di fatto il mercato dell'usato e la conseguente esportazione all'estero.
Per cui molti dopo aver speso tempo e danaro per la loro "amata" si troverebbero in un sol colpo vanificare ogni sforzo, con l'aggiunta di subire un forte deprezzamento della loro auto che correrebbe il rischio di essere esportata all'estero. E non stiamo parlando delle auto da ricchi, ma banalmente di auto come Alfa Romeo 75, BMW M3/320is, Fiat Uno Turbo, Lancia HF integrale Peugeot 205 GTI, VW Golf GTI e tante altre icone anni 80/90 che devono essere salvate e restare in Italia. Inoltre verrebbe a mancare un indotto importante, ossia quella flotta di piccole aziende di artigiani, lattonieri, carrozzieri, tappezzieri, meccanici e gommisti, per non parlare delle aziende che commerciano in pezzi di ricambio.

LA SOTTILE ZONA D' OMBRA

"Meglio essere un falso qualcuno che un vero nessuno"… A dirlo è una celebre star di Hollywood, Matt Damon, interprete del personaggio di Jason Bourne, ex agente segreto affetto da amnesia e quindi alla ricerca del proprio passato.
La domanda è, vale lo stesso motto per le auto d'epoca?
Con la diffusione della carta d'identità FIVA, oggi non è facile spacciare per originale una vettura che non lo sia, ma i confini dell'autenticità sono spesso indecifrabili. E su questa zona d'ombra dell'indecifrabilità trovano sovente spazio i cosiddetti "falsi d'autore".
Sappiamo di gettare un sasso nello stagno del collezionismo se ci dichiariamo favorevoli alle repliche. A molte orecchie la parola replica sa di falso e suona come una provocazione. Eppure è ormai chiara una situazione che ci induce a osservare il problema con senso pratico.
La prima constatazione è che le repliche costituiscono da anni una branca vitale di quella laboriosa e stimata industria artigiana (carrozzieri, motoristi, tappezzieri, fonditori, fabbri …) che gravita intorno al mondo del collezionismo: una realtà sommersa se vogliamo una "zona grigia" che una normativa adeguata potrebbe far emergere e indirizzare nel modo corretto evitando abusi ed errori grossolani.
La seconda constatazione è che nel futuro verrà a mancare la "materia prima" ossia l'automobile stessa.
Come rimpiazzarle?…, per loro ciclo vitale queste auto diraderanno le loro uscite o finiranno nei musei o verranno esportate in quei paesi emergenti dove numerosi appassionati si avvicineranno al collezionismo?…
Sulle nuove "storiche", le auto che acquisiranno la dignità storica, non possiamo contare molto. Le auto costruite a partire dagli anni Ottanta una volta finite le scorte ricambi, non potranno più essere restaurate, troppo complessa la loro costruzione e troppo costosi da riprodurre artigianalmente anche per la plastica termoformata.
Queste auto non solo non possono essere restaurate, ma neppure replicate.
Terza considerazione potrebbe essere: i musei storici delle grandi case insegnano che le repliche possono assumere il ruolo di "controfigure", come nei film dove l'attore principale, per evitare rischi, viene sostituito da altri personaggi appunto le controfigure.
A questo punto però è meglio precisare che quando si parla di repliche si vuole escludere le imitazioni ossia auto somiglianti, magari con carrozzeria in vetroresina e motori moderni. La replica deve invece riprodurre anche nei dettagli un modello esistente o estinto e quando si tratta di rare macchine sportive essa deve riprodurre non tanto il modello, ma un preciso esemplare. Solo così le repliche potranno essere la testimonianza del design e della tecnologia costruttiva di un'epoca.





CURIOSITA' - LA X1/9 IN 1:43

In redazione ci è arrivata una curiosa ed interessante cronistoria della X1/9 in "scala", ossia la storia dell'auto della X1/9 raccontata con i modellini in scala 1:43.

Nel 1969 la Carrozzeria Bertone presenta l'Autobianchi Runabout, una concept-car a motore centrale ispirata alle linee dei motoscafi dell'epoca, da cui prende vita, lo sviluppo del progetto di un'auto che, ancora oggi ai più è quasi sconosciuta, ma che allo stesso tempo, se approfondita riesce a suscitare molto interesse.....



Runabout

Cosi, dalla matita di Marcello Gandini scaturisce il carattere sportivo accompagnato dai lineamenti moderni, che la carrozzeria Bertone concretizza e a cui FIAT dona il cuore della 128 Rally.
Nasce la FIAT X1/9 1300 cc da 75CV con cambio 4 marce.
Presentata a Novembre del 1972 in Sicilia, sulle Madonie, la X1/9 non può sperare in passerella migliore.
Si muove con tutta la disinvoltura di un'auto da competizione su quelle strade che costituiscono il tracciato della storica Targa Florio, grazie alla formidabile collocazione del suo propulsore in posizione centrale che le conferisce un baricentro molto basso ed una distribuzione dei pesi degna di un'auto da corsa a tutti gli effetti (successivamente E. Fittipaldi dirà che si guida come una piccola F1).





Foto d'epoca della X1/9 sul Circuito delle Madonie



L'ospite d'eccezione per l'occasione, tale, Emerson Fittipaldi che mette alla prova le caratteristiche sportive della X1/9



Emerson Fittipaldi mentre prova la X1/9

Commercialmente sostituisce la Fiat Bertone 850 spider ed affianca la sorella maggiore Fiat 124 dalla quale si accinge a ricevere il testimone dal mondo agonistico.

Il prototipo Fiat X1/9 Abarth, inizia lo sviluppo tecnico per prepararsi a ricevere il testimone dalla Fiat 124 Abarth



Parata : X1/9; 124 Abarth; 850 spider

Affidata alla Abarth, esordisce nel Rally di Sicilia nel 1974 con il collaudatissimo e pluridecorato propulsore della Fiat Abarth 124. Il tempo di qualche aggiustamento e la coppia Verini/Torriani conquista l'assoluto alla Coppa Liburna poco tempo dopo. La X1/9 Abarth è ancora all'inizio del suo sviluppo, è ancora solo un prototipo!



X1/9 Abarth

Nel frattempo si preparano le linee di produzione in Bertone per la realizzazione dei 500 esemplari stradali previsti per l'omologazione del prototipo nel Gruppo4.
Nasce così la Fiat X1/9 Abarth Rally con motore bi albero da 2000 cc chiamata più comunemente, X1/9 Abarth stradale. Ma rimane esemplare unico, quasi sconosciuto e di cui esistono pochissime testimonianze fotografiche.
Il motore che equipaggia la X1/9 Abarth Rally è quello della Lancia Beta, lo stesso che in seguito equipaggerà la Fiat 131 Abarth.



Esemplare unico, ritratto con alla guida, Giorgio Pianta





Abarth in diverse livree, in centro la stradale



X1/9 Abarth stradale nelle officine Abarth

L'estetica del prototipo cambia gradualmente, assumendo le fattezze dell'unico esemplare Abarth stradale. Viene dotata di griglia di sfogo per il calore posteriore, di periscopio e di sfoghi aria per il radiatore. Cambiano anche le prese d'aria laterali e nascono quelle per raffreddare i freni anteriori. Infine anche la livrea viene leggermente modificata: la griglia anteriore diviene nera e la fascia giallo/verde si innalza sul fianco.



La Casa dello Scorpione si dedica, quindi, allo sviluppo del cosiddetto "laboratorio tecnologico in movimento", la FIAT ABARTH SE 031, un prototipo con motore V6 da 3500 cc derivato dal 3200 della Fiat 130, su cui si provano soluzioni tecniche e di affidabilità che verranno trasferite alla ormai prossima Fiat 131 Abarth.
La SE 031, il cui design viene curato dal Centro Stile Bertone, partecipa, vincendo, il Giro d'Italia automobilistico del 1975 con alla guida Giorgio Pianta.



Fiat Abarth SE 031 derivata dalla 131 Abarth

Ed è così che nello stesso anno di esordio, il prototipo X1/9 Abarth è costretto ad abbandonare la scena, lasciando alla Casa dello Scorpione l'opportunità di dimostrare il suo grande valore tecnico nel mondo delle corse.
La 131 Abarth sicuramente meno incline alle competizioni rispetto ad un'auto più leggera ed a motore centrale come il prototipo X1/9, vince più volte il Campionato Mondiale Rally piloti e costruttori.



Le Fiat di Abarth

Per un anno ancora, in Francia, Bernard Darniche ne sfrutta il potenziale, aumentandone persino le carreggiate e ne rimane particolarmente impressionato arrivando, addirittura a dichiarare che la X1/9 Abarth avrebbe potuto persino andare oltre le prestazioni della Stratos.



Nel 1975 viene presentato un Kit che esalta il carattere sportivo della X1/9 che, come un retaggio dell'ancora scottante asfalto delle competizioni Rally, può sfoggiare i fantastici sedili della Lancia Stratos, lo spoiler posteriore del suo predecessore prototipo Abarth, i codolini, un particolare volante ed una coppia di fari fendinebbia. Completano le modifiche estetiche, il cofano posteriore di colore nero ed il tetto in tinta con la carrozzeria. In fine, una serie di decals che corrono sulle fiancate e sullo spoiler posteriore, rimarcano l'essenza di questo Kit: Bertone fiat X1/9 CORSA



X1/9 CORSA

Gli onori e gli allori negati alla X1/9 Abarth, nei Rally, vengono alacremente riscattati dal 1975 dalle eccezionali prestazioni dall'intramontabile Bertone ICSUNONOVE Dallara che sfiorò i 200 CV col propulsore 1300 con specifica testata 16V ad iniezione meccanica.
Nata dalla collaborazione di Bertone e dell'Ing. **Dallara,** venne equipaggiata anche da motore da 1600 cc.



X1/9 Dallara presentazione

La breve esperienza maturata nei Rally consente tuttavia di portare nuove soluzioni tecniche alla produzione in serie.
La X1/9 1300 conosce così la sua seconda giovinezza con l'avvento, nel 1976 della nuova FIAT X1/9 e della più appariscente Serie Speciale di cui Niki Lauda ne è testimonial commerciale e proprietario del primo esemplare.
Dal prototipo, le nuove 1300 ereditano la griglia di sfogo di... calore posteriore ed i passaruota a piegamento controllato. Abbandona il motore della 128 Rally per adottare il rinnovato motore della 128 SL Coupé.
Lo spoiler aggiuntivo all'anteriore, la vernice metallizzata, i faretti, le decals sulla carrozzeria che includono una targhetta seriale e firmata da Nuccio Bertone, gli interni rinnovati ed esclusivi, sono gli elementi distintivi della Serie Speciale. Serie Speciale di cui la **Lido**, nel 1978 interpreta la massima espressione di eleganza e raffinatezza.
E' l'unica X1/9 a presentare vernice nero metallizzato e selleria in alcantara di colore avorio.
E' importante sottolineare come le X1/9 prodotte nel biennio '76-'78 abbiano rappresentato l'anticamera della versione 1500 su cui sono state trasferite e mai più cambiate, fino all'ultima versione Bertone, numerose modifiche volte al miglioramento dell'auto.



X1/9 Lido

Nel 1979 nasce la nuova Fiat X1/9 Five Speed, caratterizzata da un nuovo motore 1500 cc da 85 CV e cambio 5 marce. Anche gli interni vengono completamente rinnovati, presentando caratteri più moderni. Le modifiche esterne però tendono ad appesantirla. Presenta, infatti, caratteristici paraurti ad assorbimento d'urto che ne consentono l'adeguamento alle regole dei mercati americani dove, la X1/9 conosce forse il suo massimo splendore commerciale. In America viene soprannominata “Little Ferrari”.



X1/9 Five Speed

Nel 1982 la produzione della piccola due posti passa interamente a Bertone che suggella questo evento con una versione a tiratura limitata di 500 esemplari, la Bertone X1/9 IN.
La IN si presenta esclusivamente con vernice grigio bi-tono, tetto in tinta e selleria in pelle di colore rosso. Sul cruscotto riporta una targhetta su cui è stampato il numero seriale, oltre la firma di Nuccio Bertone.



X1/9 IN prima serie

Pochi dettagli distinguono le versioni a seguire tranne che per la GT che rappresenta il tentativo di rendere CABRIO, un prodotto che nasce TARGA e che diversamente rischia di perdere la sua l'identità!
Nel 1979 l'idea di Bertone viene anticipata da Dave Anders e Tim Barton che in California modificò il Five Speed lanciando la FIAT X1/9 Little Sister Conversion.



X1/9 Cabrio GT

Forse nel tentativo di lanciare una nuova generazione di X1/9 con motore turbo, Bertone disegna un Kit realizzato dalla Socar noto come Sport Pack destinato al mercato americano.



La nuova generazione però non conosce i natali e con la Gran Finale in UK, a cura dell'importatore, nel 1988 si conclude la commercializzazione della Bertone X1/9.
I Kit Socar vengono venduti come accessori.

X1/9 con kit SOCAR

Realizzazione interessante e contemporaneamente simpatica che si avvale della fantasia del relatore il sig. S. Cambria nell'utilizzo dei modellini in scala 1:43 della X1/9 della sua collezione, realizzati e modificati da Diego Secci per permettere la cronistoria.

"SULLE ORME DI MONTALBANO"



Il 23 marzo si è svolto a Scicli (RG) il primo raduno per l'anno 2014 del Club Nazionale X1/9.

Era previsto l'incontro di una sola giornata, ma per l'approssimarsi della festività di San Giuseppe si è proposto di arrivare il giorno precedente, anche perché la festività locale prevedeva il rituale (ormai noto) della sfilata dei "cavalli bardati". I cavalli, di grande mole, vengono per l'occasione bardati con cavalcature speciali ricoperte di le violacciocche e foglie di palma, creando spettacolari immagini.

L'appuntamento ha avuto luogo nella piazzetta antistante P.za Italia, dove le auto hanno fatto da bella vetrina alla festa.

Dopo aver espletato le iscrizioni ci si mescolava alla gente festaiola di Scicli. La cena ci vedeva seduti in un particolare agriturismo poco fuori paese che prevedeva come menù " la ricotta " e tanti altri piccoli manicaretti del luogo.

La mattina seguente si iniziava la visita al palazzo di città, stanza del sindaco, che nella fiction del "Commissario Montalbano" rappresenta la stanza del questore.

In tarda mattinata e dopo la visita anche delle amene vie cittadine in stile Barocco di Scicli, tutti in auto per procedere verso un itinerario ricco di curve oltre che di bellezze naturali, che ci portava in un continuo saliscendi attraverso la lussureggiante vegetazione del ragusano a Modica bassa e poi Modica alta, e a seguire nella località Punta Secca, dove è sita "la casa" location del Commissario Montalbano; lungo il tragitto si è svolta una di caccia al tesoro che ha suscitato curiosità e ilarità fra i partecipanti.

Al ritorno dal tour, tutti a pranzo. Un particolare da menzionare: all'uscita del ristorante siamo stati intrattenuti da una inusuale sfilata di cavalli che davano il meglio della loro bravura al comando dei loro cavallerizzi. Infine i saluti.



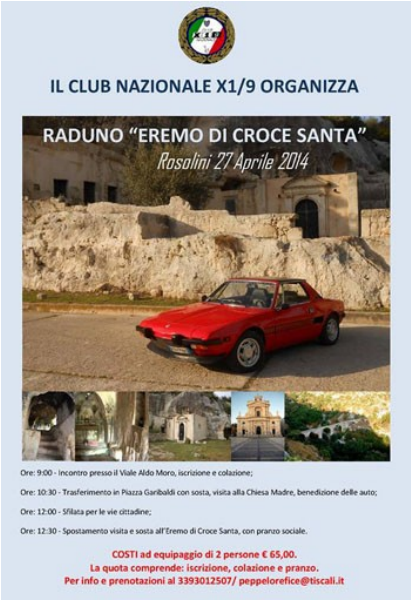








EREMO DI CROCE SANTA



Il **secondo raduno**, come previsto da calendario, ci ha portato il 27 Aprile c.a. a Rosolini (SR)
La cittadina Rosolini si trova a circa 50 km da Siracusa. Sorge ai piedi dei monti Iblei a cavallo tra le province di Siracusa e Ragusa.
Rosolini è un centro agricolo, è sorto agli inizi del secolo XVI ed è di impronta ottocentesca. Poco rimane del nucleo originario del centro. Rosolini però, è ricca di cave e di siti archeologici antichi che precedono la dominazione greco-romana.
Appuntamento alle ore 9.00 in corso Aldo Moro per le iscrizioni e la colazione. Alle ore 10.00 il corteo di auto si sposta lungo le vie cittadine, inscenando una sorta di "gimkana" che ci porta lungo una lieve salita fino alla piazza principale, davanti alla Chiesa Madre dedicata a San Giuseppe, dove dopo aver parcheggiato e fatto tante foto, avveniva la benedizione delle auto.
Poi di nuovo in macchina per raggiungere il sito archeologico che da la denominazione al raduno stesso: "L'Eremo di Croce Santa".
L'eremo situato in luogo caratteristico a circa 3 km da Rosolini, era costituita da 4 chiese scavate nella roccia: la prima e la seconda sono state parzialmente distrutte nei terremoti del 786 d.C. e nel 1167 d.C.; la terza chiesa il cui interno è costituito da una navata, presenta una serie di affreschi di rilevanza storica. La quarta chiesa infine è detta *grotta del bove* perché ad essa è legata una leggenda: si narra infatti che un bue non facendo ritorno alla masseria venisse ritrovato dal bovaro dentro una grotta in ginocchio davanti ad una croce lignea che fu ritrovata nel 1553 e che oggi è custodita nella chiesa del Santissimo Crocifisso.
Parcheggiate le auto nella piazza davanti all'eremo, tra alberi di ulivi e carrubi, si procede con la visita, e subito dopo a pranzo. Foto, tante foto e saluti.
Giornata calda non solo meteorologicamente, ma soprattutto per la simpatica atmosfera creatasi tra i partecipanti.











NUOVO DIRETTIVO

Nel mese di giugno c.a. si sono svolte, come da statuto, le votazioni del consiglio direttivo che ha portato ad avere una nuova compagine di dirigenza.

Si spera in un nuovo corso, magari migliore di quello che c'è stato, sempre per avere e far avere margini di interesse maggiore al socio.

Il consiglio direttivo viene composto da:

Presidente: Mirabella Salvatore;
Vice presidente: Giallongo Orazio;
Segretario: Dantoni Nuccio;
Consiglieri: Barone Orazio ;
" : Lorefice Giuseppe;
" : Costantino Ferdinando;
" : Cascone Vincenzo;

Rimane solo una cosa da dire:

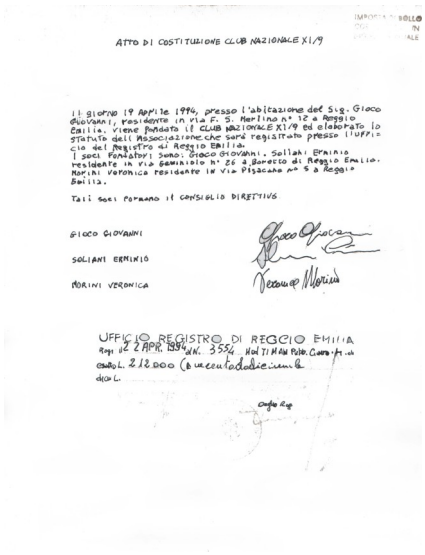
VIVA IL CLUB NAZIONALE X1/9

...In un lungo percorso individuale è facile sbagliare, se poi al percorso appena accennato si è in compagnia e più facile che si trovi la retta via …

Prima di "raccontare" il raduno realizzato mi pare opportuno ripercorrere le tappe che hanno reso presente il CNX.

Il percorso del Club Nazionale X1/9 è stato lungo e faticoso, ma ricco di passione ancor prima che ne prendesse la denominazione.

Esiste ormai da un ventennio e in questi anni tra alti e bassi ha avuto un ruolo importante nel panorama nazionale sia per longevità, ma soprattutto per grinta, proprio perché crede in ciò che fa. Ha perseguito degli obiettivi spesso raggiunti, per cui non è facile stilare una cronistoria senza menzionare i vari passaggi, e in questa occasione ci proveremo.



ATTO DI COSTITUZIONE CLUB NAZIONALE X1/9

Il giorno 19 Aprile 1994, presso l'abitazione del Sig. Gioco Giovanni, residente in via F. S. Merlino n° 12 a Reggio Emilia. Viene fondato il CLUB NAZIONALE X1/9 ed elaborato lo statuto dell'Associazione che sarà registrato presso l'UFFICIO del Registro di Reggio Emilia.
I soci Fondatori sono: Gioco Giovanni, Soliani Erminio residente in via Gemignolo n° 26 a Barco di Reggio Emilia. Morini Veronica residente in via Pisacane n° 5 a Reggio Emilia.

Tali soci formano il CONSIGLIO DIRETTIVO

GIOCO GIOVANNI

SOLIANI ERMINIO

MORINI VERONICA

UFFICIO REGISTRO DI REGGIO EMILIA
Reg. il 27 APR. 1994 al N. 3556 Mod. TI MAN Pubb. Cassa
Euro L. 258.000 (duecentocinquantottomila)

Il club ha origine nel 1991 da un gruppo di appassionati di una città dell'Emilia Romagna, Reggio Emilia. Essa si trova tra Modena, Maranello, Parma ed a due passi da Bologna, quindi terra di grandi passioni per i motori e per le auto sportive, terra dove nascono le più belle ed apprezzate auto del mondo.

Il club nasce con un nome diverso da quello attuale, *Club Scuderia Italiana X 1/9,* solo nel 1994 prende il nome definitivo di Club Nazionale X1/9.

Viene costituito il 19 Aprile del 1994 e registrato il 22 Aprile dello stesso anno a Reggio Emilia.

L'allora presidente, Giovanni Gioco, ha portato il club ad una crescita continua fino a raggiungere una cifra ragguardevole in numero di soci.

Solo che la gestione articolata per tutta l'Italia da un solo punto di "osservazione" diventava difficoltosa, si pensò bene di creare delle delegazioni, una al centro nord, una per il centro Italia, una per il centro sud, isole comprese.

L'idea in un primo momento si rivelò giusta, ma con il passare del tempo si incominciava ad intravedere uno sfilacciamento. Le stesse delegazioni che in un primo momento funzionavano bene ed erano animate dallo stesso spirito di unione, pian piano trovavano il sistema di crearsi il loro club, staccandosi dalla sede principale.

Successivamente, avvicendamenti anche nel direttivo con persone che perdevano interesse, ecco che il presidente si trova a dover gestire un club sparso per tutta l'Italia con intenti diversi, tanto da indurlo, anche per cause esterne al club, alla maturazione e alla decisione delle dimissioni.

Il club continua la sua corsa quasi d'inerzia non trovando, se non a sprazzi, la tranquillità precedente.



Nel 2002 subentra nella presidenza Leo Carbone, con il vice presidente Ottavio Privitera.

Lo stesso anno il club viene invitato al 90° della Bertone SPA. A questa particolare ricorrenza venivano invitati a Villa D'Este i club italiani più presenti nel panorama mondiale: l' X1/9 Car Club Registro Italia e appunto il Club Nazionale X1/9, che proprio in quella occasione si è distinta mostrando come sempre serietà.

Nel frattempo il presidente avendo avuto una sequenza di problemi famigliari, si trova costretto a disdire e in modo improrogabile, il suo mandato.

Nel 2003 assume il ruolo di presidente Ottavio Privitera, (già vice presidente), il quale continua con fermezza ciò che altri avevano avviato, per far crescere il Club Nazionale.

Un nuovo corso quindi per il Club Nazionale X1/9 che ora può mostrarsi nella sua interezza, in un direttivo, voluto dal nuovo presidente, forte e coeso e con tante idee mostrando caparbietà di intenti.

Infatti… il motto del nostro presidente è….<< *uniti si vince da soli non si è nessuno* **>>…..**

e <<*… per crescere si ha di bisogno delle idee di ognuno, ancora più che mai conta l'aggregazione …* **>>.**

E ancora **...**

<< In questo mondo dove spesso si vive di personalismi, sarebbe bello invece vivere di ideali, ma gli ideali purtroppo se si vuole crescere e non solo intellettualmente, si devono mettere da parte perché si rischia di restare fermi se non emarginati la via d'uscita è l'aggregazione, la collaborazione, in una parola la sinergia. Le idee di ognuno saranno la forza del gruppo. Ma si dovrà evitare il protagonismo, l'esibizione a volte gratuita …>>

Ed è con questo principio di intenti che il Club acquista un nuovo carattere, e una nuova forza propulsiva.

E di idee ce ne sono tante e ben realizzate, come un sito internet più funzionale e ricco di informazioni e sempre aggiornato e in continua lavorazione;

dal giornale "PROGETTO ICS" di nuova impaginazione che illustra tutti gli avvenimenti annuali degli spostamenti del Club, dando anche informazioni di natura burocratica nonché tecnica ed il progetto di inserire il club nella Federazione ASI, obiettivo raggiunto nel 2010.
Nel corso di questi anni si sono svolti incontri in raduni nazionali nelle diverse località della nostra bella

Italia in ordine di tempo:
nel 2003 in Puglia;
nel 2004 per il Decennale del Club Nazionale, patrocinato dal mensile Auto d'Epoca, si effettua nella interessante cornice della "Valle dei Templi " in Agrigento il raduno nazionale;
nel 2005 Acireale;
nel 2006 l'incontro Internazionale "Torino Ics Day & Friends" e nello stesso anno il " 1°Trofeo X1/9";
nel 2007 altro appuntamento nazionale "Valle dei Templi" (AG) e "Da Falcone a Tindari" ;
nel 2008 alla Fiera di Roma , con " Le auto di Nuccio";
nel 2009 a Tropea nel " Tourist Trop(hy)ea " in terra calabrese…
nel 2010 il raduno nazionale ha portato le "ICS" nella culla del barocco siciliano appunto : "LE ICSUNO-NOVE NEL BAROCCO IBLEO".
Si è infatti pensato di dare una piega differente dal consueto svolgimento annuale, indirizzando la manifestazione sulla cultura e sulla conoscenza del territorio che ha notevole carica storica.
Il 1° luglio dello stesso anno il Club Nazionale X1/9 entra nella federazione ASI, finalmente "il grande passo è stato fatto", un altro traguardo è stato raggiunto.
Nel 2011 grande appuntamento a Sambuceto (CH) in Abruzzo con gli amici del Team Di Fulvio (nostro sponsor), per " ABRUZZO ICS 1/9 DAY" .
Il 2012 Il Club Nazionale X19 ha festeggiato i 40anni della X1/9 a Torino insieme ad altri equipaggi provenienti da tutta l'Europa.
Lo stesso anno il 24 e 25 Novembre il CN X1/9 ha festeggiato il 40° della X1/9 proprio sulle strade che l'ha vista presentare per la prima volta alla stampa mondiale sul circuito della Targa Florio il 26 Novembre del 1972.
Anche il 2013 è stato un anno ricco di incontri, ma in particolare il raduno nazionale si è svolto terra calabrese tra il Villaggio Mancuso e Taverna nel "2° REGNO DELLE DUE SICILIE" in una cornice particolarmente attenta tra sbandieratori e gruppi di persone con vestiti dell'epoca, "intonando la musica dei motori" con la musica della banda musicale in occasione del centenario (in onore) di Mattia Petri, grande pittore allievo del Caravaggio.

Finalmente il 2014: **20° compleanno del Club Nazionale X1/9, 1994 – 2014**.
Dopo un lungo e faticoso cammino, ma piacevole percorso, con alti e basi a volte fino allo spasimo si è arrivati allo "giro di boa" che vedrà il club impegnato in un'altra impresa che coinvolgerà gli appassionati della ICS UNO NOVE nel terra di origine l'Emilia Romagna, luogo dove nascono le più pregiate auto di tutto il mondo o se vogliamo il luogo comunemente chiamato il "triangolo dei motori" più famoso del mondo.
Nessuno poteva immaginarne prima del tempo gli sviluppi, eppure a piccoli passi e dopo un lungo percorso ne festeggiamo una delle tappe che il destino ci ha assegnato.
Cosa sarà il domani nessuno lo sa, ma ricordare il passato serve a darci coraggio, ad evitare gli errori, se ce ne sono stati e ad aprirsi meglio al futuro.
Ora, il tempo traduce le nostre fattezze, ma nulla è cambiato, la passione è rimasta immutata.
Spesso spezziamo il tempo e ne rallentiamo la corsa solo per stare insieme in spazi sempre più ampi, in siti sempre nuovi attraversando il muro del tempo per assaporare meglio il cammino. Tutto ciò è stato possibile solo perché "una sigla" ha saputo convincerci, una sigla che non è un nome, ma che lo diventa se solo lo si pronuncia: **Ics Uno Nove**.
L'emozione e la preoccupazione è stata tanta per l'obiettivo che si voleva raggiungere e per essere riusciti a realizzare un sogno: organizzare il Ventennale del Club Nazionale X1/9 nella terra di origine.
Il raduno è stato fortemente voluto dal presidente uscente, proprio per sottolineare un "percorso" di emozioni nati appunto nel 1994 in Emilia Romagna e ha proseguito la sua corsa in altre sedi, oggi la Sicilia.
Infatti il primo articolo del nostro Statuto cita;<<che la sede del club è dove risiede il presidente …>>, quindi la nostra struttura di club non ha una **sede** fissa, "ma mobile". Essa si muove a secondo dove risiede il presidente, questo proprio per dare maggiore importanza alla parola **nazionale**, appunto della gente, denominazione di cui ci fregiamo, quindi ad una più ampia platea.



L'organizzazione del raduno è stata lunga e laboriosa e non è stato facile gestirla da lontano, ma la congiunta collaborazione di particolari e attenti collaboratori e la Modenatur ha permesso di realizzare quanto di meglio ci è stato possibile, di certo nulla è stato lasciato al caso.

Ancora ora si prova una certa emozione nello scrivere i vari passaggi del lungo tracciato che il club ha attraversato. Il raduno vero e proprio si è svolto nei giorni 11 –12 - 13 Luglio, ma buona parte della"carovana" parte il 07 luglio con la nave da Catania, per raggiungere Napoli da dove proseguire per **Pitrelcine**, luogo in cui è nato "Padre Pio", poi riprendere il viaggio verso Modena il 10 luglio e congiungersi con il resto del gruppo che proveniva da altri luoghi. Se vogliamo un raduno nel raduno.



Anche il tragitto per Modena è stato interessante, in incontri "polizieschi" con un auto particolare la stessa che avremmo visto da li a poco, la Lamborghini.



In hotel si è arrivati il 10 luglio dopo un lunga "cavalcata" in auto.
Puntuali per le iscrizioni e subito partenza per le visite guidate nei luoghi indicati dal programma. alla **Lamborghini**.









A seguire la **Ducati**.









A seguire la **Pagani**

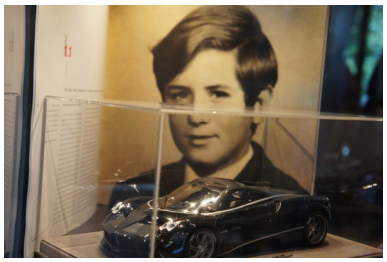














In tardo pomeriggio, visita alla acetaia dove si produce un altro prodotto l'aceto balsamico di Modena,e poi cena.



Il secondo giorno particolare escursione che porta e nello stesso luogo alla visita al Museo Panini dedicato alla Maserati è annessa la fattoria, dove si produce l'assai famoso "oro" dell'Emilia Romagna il Parmigiano.





Fattoria/museo Panini









Ed ora appuntamento con il circuito, infatti alle ore 12,30 giro al circuito di Modena, una pista molto tecnica, dedicata soprattutto alle moto, ma le nostre "amiche" non hanno disdegnato di fare la loro bella figura.



Circuito di Modena

A seguire pranzo in agriturismo e nel pomeriggio visita al Museo Ferrari a Maranello.



Museo Ferrari a Maranello

Museo Casa Ferrari





Plastico prospetto casa











Le nostre “Little Ferrari”

Infine, gala di festeggiamento in villa del XIX secolo.





Regalo raduno, copia del dipinto originale che si trova nell’ufficio della si. L. Bertone

"LE AUTO DI NUCCIO"
- LA PICCOLA MIURA -

In occasione del "Ventennale " inaugureremo un nuovo spazio dedicato alla nostra (ex) casa madre la Bertone per conoscere meglio la produzione, e inizieremo, anche se non in ordine di tempo con l'auto che accompagna i nostri "colori" e con l'auto che porta la Bertone S.p.A. a diventare costruttore, la X1/9.



E' stata da sempre definita "la piccola Ferrari" o "baby Ferrari", ma non tutti sanno che la prima definizione data alla nostra amica ICS fu invece " piccola Miura" definizione detta proprio da Oscar Montalbone, condirettore alla direzione progetti Fiat, o addirittura "una Miura in 1/16°, come la definivano in Fiat.
Nuccio Bertone con le esperienze maturate con il progetto Miura pensò di progettare una vettura con meccanica Fiat 128 dalle caratteristiche molto avanzate. Inizialmente realizzò un prototipo ispirato dai motoscafi da competizione dell'epoca: La Runabout.
La Runabout fu dapprima il nome di un leggero calessino monoposto; con l'avvento dell'automobile, la denominazione passò ad uno speciale tipo di roadster; oggi designa sopratutto gli scafi aperti da diporto veloce. Da più di un secolo quindi, questo nome è sempre stato associato a mezzi concepiti espressamente per il tempo libero, per fare dello sport all'aria aperta, per provare nel vento della corsa l'ebbrezza della velocità. Un veicolo di nome Runabout non può avere alcuna velleità di utilizzo specifico come mezzo da trasporto; è solo un invito allo svago spensierato in una giornata di sole, all'evasione di una corsa nella natura, in luoghi ove il traffico congestionato in mezzo a foreste di cemento, lungo fiumi di detersivi, in riva a laghi di detriti o mari di idrocarburi, e sotto un cielo di fumi e miasmi velenosi - rimanga soltanto uno spiacevole ricordo . Esistono ancora simili paradisi? Sono stati gli stessi uomini della Bertone a chiederselo e sono gli stessi che hanno realizzato un simile veicolo. Certo, sulla base di considerazioni strettamente razionali, è ben difficile giustificarne la validità, proprio perchè presuppone un ambiente non ancora contaminato, una natura non compromessa irrimediabilmente dalla <<civiltà>> industriale, in cui rivivere l'incanto di quei momenti di felicità trascorsi dai nostri bisnonni su i loro Runabouts.
Per capire la Runabout quindi bisogna essere giovani, soprattutto nello spirito, tant'è che nei ritagli di tempo gli stilisti della Bertone hanno ideato e creato un veicolo all'apparenza strano ma nello stesso dalla libera fantasia di quei giovani ne è divenuto poi lo spunto o l'introduzione a quello che successivamente diventò il progetto X1/9.

Quindi elaborò due modelli, uno con motore anteriore, uno con motore posteriore, ma all'utilizzo di un pianale inedito alla Fiat si opposero.

Il nostro Nuccio quindi presentò altri tre diversi progetti della stessa vettura, privilegiando ciò che in cuor suo riteneva più idoneo e coerente con l'evoluzione dei tempi. Amava dire che con la soluzione del motore centrale non si ponevano problemi riguardo la sistemazione del serbatoio carburante o della ruota di scorta, e per l'accessibilità al vano motore o il raffreddamento dello stesso.
Montalbone alla fine non trovò obiezioni e ammise che lo schema del progetto era molto razionale. Il telaio, derivato da quello della Stratos, disponeva di parti in lamiera stampata che agivano da longheroni ed erano sagomate in corrispondenza degli ingombri delle ruote e dei vari organi meccanici, si trattava dunque non di un pianale, ma di un vero e proprio telaio molto rigido e compatto. Lo studio venne portato a termine con l'approvazione di Montalbone, infine venne sottoposto a Gianni Agnelli, il quale commentò: "*…non toccate nulla, mi piace molto così"…*
Il nostro Nuccio però fu soddisfatto a metà, poiché avrebbe voluto mettere dentro l'X1/9 un motore di alte prestazioni e ciò non fu possibile.

Più che una sostituta della 850, con quelle soluzioni avanzate si presentava una fuoriserie dalle caratteristiche molto spiccate. La vettura fu presentata non al Salone dell'auto di Torino, ma alla stampa internazionale il 26 Novembre del 1972 in Sicilia sulle strade della mitica Targa Florio e fu la prima Fiat con motore centrale posteriore e con carrozzeria a duplice funzione: coupé/spider. Quello che videro i giornalisti fu una vettura incredibile per la fascia di mercato che avrebbe occupato.

La rivista Quattroruote, fece un ampio servizio sull'auto pubblicando le impressioni di guida anche del famoso pilota, Campione di Formula 1, Emerson Fittipaldi. Nell'intervista in data 3 aprile 1973 così esprimeva il suo parere*:… linea bella, abitabilità normale per una sportiva, assetto di guida buono, strumentazione molto buona, visibilità ottima, motore molto buono per una 1300, velocità più che sufficiente, accelerazione buona, ripresa non molto buona, cambio con rapporti da modificare, sterzo un po' troppo demoltiplicato, freni molto buoni, comfort buono per una sportiva, tenuta di strada ottima….*
Qualcun altro diceva: *… bagagliaio molto piccolo specie quello posteriore, apertura cofani posteriori a chiave con serratura sul battente porta lato guida, cofano anteriore con apertura dentro il cassetto nel comparto abitacolo, soluzione poco pratica, ruota di scorta dietro il sedile passeggero, schienali non ribaltabili almeno nelle prime serie,…*

ma nonostante ciò l'auto si vendeva, eccome !

L'auto trovò ampi consensi non solo nel mercato americano, tanto che alcuni giornalisti americani ed inglesi, la battezzarono "baby Ferrari". Nel mercato europeo, suscitò sorpresa il fatto che la Fiat avesse adottato una formula costruttiva assai nuova e anticonformista per un veicolo da produrre in serie.
Per la Bertone la X1/9 rappresentò una notevole affermazione sul piano tecnico-costruttivo, infatti essa fu concepita e realizzata nel reparto di progettazione di Grugliasco secondo una impostazione voluta e caldeggiata dallo stesso Nuccio Bertone.
La X1/9 rappresentò un successo anche industriale reso possibile dall'abilità di impostazione, per la costruzione di auto in serie, tanto da produrre inizialmente 50 auto giornaliere per poi passare a 75 e nel 1979 a 110.
Purtroppo, come per la 850, le fortune commerciali della X1/9 furono altamente contrastate dall'atteggiamento distaccato, se non ostruzionistico dei responsabili alle vendite Fiat che cercavano di scoraggiare il cliente verso il modello, argomentando che i tempi di consegna erano molto lunghi proponendo in alternativa la 128 3P che la Fiat aveva introdotto l'anno prima con dubbio esito sul mercato.
Ma il prodotto X1/9 non trovò arresto, tanto che il responsabile del settore auto presso la stessa Fiat, N. Tufarelli, certo della bontà del prodotto concordò una campagna di rilancio con Bertone facendo apportare delle migliorie resosi necessarie per rinfrescare il già collaudato progetto. Da qui in poi le vendite ripresero con vigore e fino quasi al 1989, con il marchio Bertone e a curarsi anche della commercializzazione. La vettura venne dotata di tutti gli accorgimenti possibili in materia di sicurezza passiva, dotata anche di aria condizionata, interni in pelle e vetri atermici, dotata di quello che serviva per rispettare al massimo tutte le norme antinquinamento, già rigidissima negli States. Per questo era equipaggiata con un catalizzatore trivalente con sonda lambda, a tutto oggi superiore a quelli in produzione in Europa. Purtroppo questo a scapito della potenza, che si vede ridotta a 75cv; in compenso la macchina ha un andamento molto più fluido grazie al sofisticato sistema di iniezione Bosch. Questo è, in breve, tutto ciò che riguarda la X1/9 stradale ed il suo progetto:
In tutto le X1/9 furono 160.000 nelle varie versioni fino al 1988.
Da essa furono derivate dei "mostri sacri"di potenza e performance sportive quali la X1/9 Dallara e la X1/9 Abarth.
"Oggi" … possiamo dire con tranquillità, che il progetto è ancora attuale, la sua bontà progettuale ha assecondato tutti i palati anche quelli più fini…
Chi non possiede una X1/9, non può comprendere di cosa stiamo parlando. Parliamo di emozioni senza compromessi.
Piccola ed economica come una utilitaria, ma con doti da vera sportiva con una tenuta di strada superba.
La voce del motore dietro la schiena, minima altezza da terra, tetto amovibile, l'aria che accarezza i capelli, trazione posteriore e motore centrale, fari a scomparsa, il sovrasterzo che si contrasta con il controsterzo, ottima distribuzione dei pesi, sospensioni indipendenti, quattro freni a disco, telaio a scocca portante, niente servofreno e niente servosterzo, ecc….,
(Niki Lauda, tre volte campione del mondo di F1, amava ripetere che le auto sportive si guidano con il sedere, nel senso che è in quel punto che il bravo pilota sente i segnali della vettura e queste sensazioni solo con una macchina come la nostra si possono avere, soprattutto perché la nostra *Amica* non ha quegli accorgimenti tecnici di certe auto sportive moderne, quasi asettiche che fanno avere poca sensibilità), da vivere sul lungo mare o in città, in una strada di montagna o in pista.
E' forse casuale essere l'auto con motore Fiat, alla quale sono stati dedicati la maggior parte di siti (inerenti il mondo dell'auto) sulla rete internet ? Noi crediamo di no . A voi che avete letto quanto scritto e avreste voglia di saperne di più, provate a fermare la prima X1/9 che incontrate per strada e a chiedere al suo proprietario quali sono le sensazioni che si provano guidandola... rimarrete esterrefatti.
L'hanno definita in tutti i modi anche "*brutto anatroccolo*", ma ecco il riscatto ormai sono passati oltre quarantanni, dalla sua presentazione (1972 – 2016) ed è un continuo "*tam tam"* a tutte le latitudini della terra che da incompresa è diventata un punto di riferimento, finalmente si ci sta accorgendo di un'auto unica ai sui tempi e moderna ancor oggi che si chiama **X1/9**.



dal prototipo...



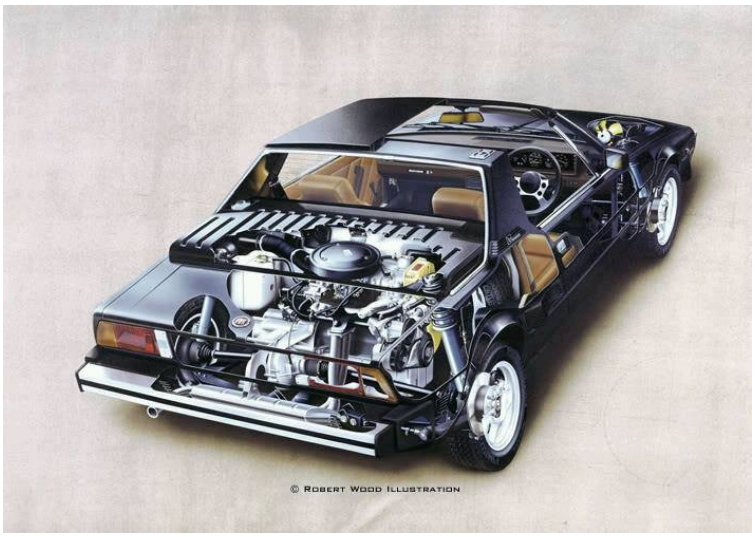
alla scocca...



al primo impatto nei saloni

CONSIGLIO PER L'ACQUISTO

Per una X1/9, a priori non si può fare una stima perché ogni caso è a se stante, ma si può tentare di dare dei consigli. Intanto si può fare riferimento a RuoteClassiche circa la valutazione del modello, e per un eventuale acquisto cercare di controllare le seguenti parti: Controllare nell'insieme come si presenta l'auto, poi andando nello specifico: aprire il vano motore e controllare che il motore stesso non presenti untuosità sul monoblocco o trafilaggi vari, le tubazioni dell'acqua siano sane e non presentino screpolature, lo spinterogeno non abbia crepe, il carburatore non abbia tracce di benzina e il filtro aria sia esistente, il motore stesso una volta messo in moto giri rotondo e non "zoppichi" . Nello stesso vano motore controllare che gli attacchi delle sospensioni non abbiano punti di ruggine. Aprendo il vano bagaglio anteriore controllare l'attacco delle sospensioni che non abbiano punti di ruggine ,sollevando la moquette dello stesso vano controllare che il fondo in lamiera non abbia screpolature nella vernice e quindi tracce di ruggine, i tappi di gomma siano esistenti, ai bordi del vano stesso sopra i parafanghi devono esistere le botoline di controllo dei fari e gli interni delle botole devono essere integri e non devono presentare punti di ruggine. La moquette esistente deve essere integra e non presentare muffe, agendo sull'interuttore dei fari questi ultimi si devono aprire e chiudere senza interferenze e cigolii, le trombe devono essere due e sono montate una per lato all'interno delle botoline. Un controllo particolare va fatto alla carrozzeria tutta,dai cofani sia bagagli che al cofano motore, alle portiere, alle fiancate, al montante parabrezza, al rollbar, al musetto. Andiamo con ordine: i cofani esternamente devono essere senza fioriture di ruggine e l'ossatura interna dei cofani deve essere integra, la verniciatura non deve presentare tagli, o incisioni, i cofani devono aprirsi e chiudere senza cigolii o interferenze, e le cerniere non devono presentare tracce di ossidazione o vernice passata con il pennello, i tiranti per le aperture cofani devono essere integri; controllare la battuta che non presenti punti di ruggine all'altezza della chiusura;nelle porte controllare: il montante vicino le cerniere , la parte della battuta ed il sotto porta , e accertarsi che non presentino screpolature e ruggine,controllare anche la base della cornice del serravetro ; la parte metallica del parabrezza non deve presentare fioriture di ruggine sia in alto dove poggia il tettuccio, sia alla base e agli angoli del vetro; controllare il rollbar, sia ai bordi dove ci sono i supporti dei ganci sia ai lati dove ci sono le modanature in plastica, che fungono da sfogo dell'aria interna. Il musetto deve essere controllato sia dietro il paraurti (per le auto che ne sono provvisti) sia sulla parte alta dove c'è il marchio di fabbrica. Se avete la possibilità di sollevare l'auto, controllare il sottoscocca, il pianale, gli attacchi delle sospensioni,e i fascioni laterali che non devono presentare ruggine, controllare se esistono i tappi di gomma sotto il pianale stesso. Gli interni devono essere decorosi, ossia la moquette integra, i tessuti sulle portiere,(pannelli) e dei sedili devono rispecchiare il colore originale ,se i rivestimenti sono in pelle essa si deve presentare morbida al tatto e non deve presentare screpolature né tagli o abrasioni. Le guarnizioni del tettuccio e delle portiere devono essere integre, a maggior ragione quelle del tettuccio che serviranno per la tenuta stagna sia dell'abitacolo, quando piove o lavate l'auto, sia quando camminate con essa per non far entrare spifferi. Inoltre controllare i ganci del tettuccio anteriori e posteriori che non sian rotti, ma devono essere integri e funzionali, e le basi sul rollbar ; i vetri devono scorrere liberi da interferenze o durezze dovute ad una manutenzione non adeguata
non devono presentare scheggiature né abrasioni. Controllare il libretto dell'auto per vedere quanti proprietari essa ha avuto, se ha avuto cambi targa, o modifiche (per l'originalità del mezzo), e se esiste un libretto di manutenzione controllare l'effettivo chilometraggio e i vari tagliandi per avere un quadro completo sull'utilizzo dell'auto.



DALLE ORIGINI A OGGI

1994 -2014

1994

1995

1996

1997

1998

1999

2000

2001











CLUB X19 NAZIONALE







Modena 11-12-13 Luglio





BERTONE





..."Ventennale"

11 Luglio	12 Luglio	13 Luglio
08.30 alle 10.00 - Registrazione; 11.00 - Museo Lamborghini; 13.45 - Museo e fabbrica Ducati; 15.45 - visita guidata Pagani; 19.45 - visita in acetaia e cena in osteria;	10.30 - Museo Panini,Azienda Agricola Hombre; 12.15 - giro sul circuito di Modena; 13.30 - pranzo, visita in agriturismo 16.00 - ingresso Museo Ferrari a Maranello; * Giro panoramico con sosta in borgo; 19.45- Cena in pizzeria in centro a Modena;	10.00 - ingresso al Museo Casa Enzo Ferrari; 13.00 Pranzo di "festeggiamento" in villa del XIX secolo. Saluti

Per info , rivolgersi a Presidente +39 340 / 8000968; Segretario +39 349 / 3150413 ; Collaboratore informatico +39 328 71 49 919
Mail info@x19.it ; presidente@x19.it ;segretario@x19.it

RINGRAZIAMENTI

Un anno ricco di avvenimenti soprattutto per i raduni che hanno interessato tutti.
Si ringraziano tutti coloro che sono intervenuti ai raduni anche quelli che non sono potuti intervenire, ma erano presenti con il cuore.

Anche in questa occasione i ringraziamenti sono fatti con piacere, iniziando in ordine cronologico da quelle persone che hanno dato il loro contributo per la riuscita dei raduni:
il sig. S. Mirabella (attuale presidente)- Scicli;
il sig. G. Lorefice - Rosolini;
il signor G. Caporaso - Pietrelcina;
il sig. F. Costantino - Ventennale a Modena;
la signora E. Betti per averci accompagnato lungo il percorso del Ventennale;
la signora F. Stradi della Modenatur, per essersi messa a completa disposizione per la realizzazione del raduno e per la pazienza nell'esaudire le richieste che di volta in volta le venivano fatte.

Inoltre si ringrazia il sig. S. Cambria per il materiale fornito alla redazione per la storia della X1/9 in scala 1:43.



Circuito di Modena

Direzione e sede del club : C/O Punto auto Contrada Arizza snc 97018 Scicli (RG)
Tel/Fax: 0932 851949; cel. 3807970181 ;
e-mail: info@x19.it ; web-site : www.x19.it
Direttore responsabile giornalino: Ottavio S. Privitera