

AMICA

04/2026
numero 18

*editoriale: Jennifer Schmid
traduzione: Carmela Cataldo*

lina



Cari membri, amici e sostenitori dell'AMCA

Con grande gioia e profondo orgoglio, scrivo queste parole per il primo numero della rivista del nostro club, "AMCALino", in quest'anno 2026, un anno particolare per noi. Festeggiamo un traguardo importante: 20 anni di storia, passione, amicizia e solidarietà.

Tutto è iniziato quasi per caso, ma come spesso accade, le cose migliori accadono proprio così. Alla fine di maggio del 2006, dopo aver partecipato ad un raduno di auto d'epoca in Toscana con un club con cui manteniamo una collaborazione da vent'anni, è nata un'idea semplice ma potente, condivisa da tre amici: fondare un club per auto e moto d'epoca di varie marche, basato non solo sulla passione per i motori, ma anche su un'atmosfera familiare.



Devo essere sincero: inizialmente ci ho pensato a lungo prima di accettare. Avevo poco tempo e nessuna intenzione di assumere il ruolo di presidente. Ma, come spesso accade, tre anni dopo ho accettato la responsabilità e dal 2009 guido il nostro club con dedizione e passione.

Fin dall'inizio, il nostro obiettivo è stato quello di rendere gli eventi accessibili a tutti, creando momenti che coinvolgessero non solo gli appassionati, ma anche le famiglie, i partner e i bambini. Abbiamo sempre voluto creare un ambiente in cui il valore non fosse basato sulla "predilezione" per l'auto, ma sulla persona: senza senso di superiorità, senza barriere di età o nazionalità, con una sola regola chiara: il rispetto reciproco.

Siamo partiti letteralmente da zero. I fondi iniziali erano pari a 0 franchi svizzeri e i primi quattro soci fondatori hanno fornito il proprio capitale per le spese iniziali. Così, il 23 settembre 2006 alle 11:15, è nato ufficialmente l'Automotoclub Amici (AMCA), un'associazione senza scopo di lucro con statuto conforme alla legge vigente, fondata su solidi valori condivisi.

Anche il nome del club ha avuto origine da un momento speciale: un lungo pomeriggio nel garage dell'ex presidente e cofondatrice, insieme a mio fratello e a me. Era l'unica donna attivamente coinvolta nell'amministrazione all'epoca, e fu lei a suggerirci il nome che ancora oggi ci rappresenta e a disegnare il logo che ci accompagna a ogni incontro. Dopo una votazione democratica tra cinque proposte, è stato scelto il simbolo che meglio ci distingue e ci identifica.

Nel corso degli anni, abbiamo costruito qualcosa di unico. Un club che si distingue, e ne siamo orgogliosi. La nostra etica si basa su principi chiari: rispetto, condivisione, passione e il piacere di "la dolce vita". I nostri incontri non sono semplici raduni di auto d'epoca, ma esperienze autentiche in cui viaggi, scoperte culinarie, convivialità e connessione umana si fondono.

Uno dei momenti più significativi della nostra storia è stata la prima Assemblea Generale Annuale (AGA) nel dicembre 2009, quando sono stato ufficialmente nominato Presidente, insieme a un Consiglio Direttivo composto da quattro uomini e una donna.

La nostra sede ufficiale si trova a:
AMCA – Auto Moto Club Amici
Kirchweg 145
8102 Oberengstringen

È in questa grande sala che si svolge ogni anno uno dei momenti più importanti ed emozionanti del nostro calendario: la tradizionale Assemblea Generale Annuale (AGA), il cuore pulsante del club, dove si prendono decisioni, si condividono emozioni e si forgia il senso di appartenenza. Qui incontriamo le nostre famiglie, discutiamo del futuro del club, confermiamo o rinnoviamo le cariche e condividiamo momenti di gioia. Ognuno contribuisce: chi con un piatto, chi con il proprio tempo. E ogni anno, i membri più giovani attendono con impazienza Babbo Natale con il suo aiutante e l'asinello, parte di una tradizione che li accompagna fin dall'infanzia e che ora condividono, offrendo il loro tempo e la loro dedizione come volontari nel consiglio direttivo.

Fin dall'inizio, abbiamo deciso di dare un significato più profondo alla nostra passione: condividere la nostra felicità con i meno fortunati. Ogni evento dell'AMCA è legato a un'attività di raccolta fondi. Abbiamo sostenuto numerose organizzazioni, tra cui la Lega contro il Cancro di Zurigo, associazioni benefiche per l'infanzia e programmi di prevenzione.

Siamo particolarmente impegnati a sostegno della Fondation T el ethon Action Suisse. Da oltre 17 anni, il club collabora attivamente con questa organizzazione ed   colpito dalla trasparenza e dall'efficacia del suo lavoro: ogni donazione va direttamente alla fondazione, met  per la ricerca scientifica e met  per il supporto diretto alle persone affette da malattie genetiche rare.

Nel corso degli anni, abbiamo organizzato eventi che molti altri club possono solo sognare, con un budget accessibile a tutti, ma offrendo esperienze uniche e indimenticabili. Abbiamo sempre coinvolto i soci e il pubblico, offerto corsi di guida sicura in collaborazione con il TCS (Touring Club Switzerland) e dimostrato come reagire in caso di guasti ed emergenze. Grazie alle partnership con i nostri club italiani, siamo stati in grado di offrire esperienze professionali in pista agli appassionati di sport motoristici, regalando al contempo ai bambini svizzeri momenti indimenticabili in pista, sempre legati a cause umanitarie.

Il nostro calendario eventi   ricco e pensato per combinare spettacolari giornate in pista con soste gastronomiche, visite culturali e momenti conviviali. Lo stesso vale per la partecipazione agli eventi organizzati dai nostri club partner italiani.

Questo richiede un impegno personale significativo, che spesso comporta sacrifici nella vita privata. Tuttavia, la determinazione, la passione e il supporto di alcuni volontari dedicati che offrono il loro tempo gratuitamente ci permettono di superare ogni ostacolo. Lo sforzo   considerevole, ma la ricompensa   evidente in ogni sorriso di un partecipante che ci ringrazia per il meraviglioso evento a cui ha partecipato.

Il 2026   iniziato con la "Maratona di raccolta fondi primaverile per la Fondazione T el ethon Action Suisse", un evento che incarna perfettamente lo spirito dell'AMCA: passione, organizzazione e solidariet . La giornata   iniziata a Obfelden (ZH), presso l'officina del vicepresidente Salvatore Coroniti, con una colazione informale in un'atmosfera amichevole. Da l , un gruppo selezionato di circa 25 auto d'epoca ha intrapreso un percorso panoramico di circa 100 km attraverso la regione dell'Oberland zurighese.

La prima tappa   stata a Wetzikon, presso la Brasserie Keller. Un ringraziamento speciale va al proprietario, Lorenz Walther, che ha sostenuto la mia idea fin dall'inizio e, insieme alla sua famiglia, ha reso possibile questa esperienza straordinaria. Un ringraziamento speciale anche a J elle e al team del bus fotografico, che, con grande professionalit , hanno garantito a tutti gli ospiti momenti indimenticabili a bordo dello storico autobus.

Il percorso   proseguito fino al ristorante Santa Pizza di Wetzikon, dove il proprietario, Giacomo Caruso, con cui ho un legame familiare, ha subito promesso il suo pieno supporto. Un ringraziamento speciale va anche al suo responsabile, Domenico Sposito, e a tutto il team di cucina e sala, che con la loro professionalit  e i loro sorrisi hanno creato un'atmosfera rilassata e accogliente per tutti gli ospiti.

Nel pomeriggio, l'evento si   concluso a Winterthur presso Bertuca Home Design, grazie alla generosit  del proprietario, Domenico Bertuca, sponsor di lunga data del club. Domenico ci ha aperto le porte nel suo mondo e la sua professionalit  ed esperienza nel design d'interni sono state subito evidenti. La serata, con degustazioni di vini per chi non doveva guidare e uno chef che preparava salsicce tipiche con condimenti personalizzati, si   rivelata un'esperienza indimenticabile.

Vorrei inoltre sottolineare che l'agenzia Allianz di Uster sostiene il club da oltre 17 anni. Con l'inizio del nuovo anno, il nuovo direttore, Dirk Winkler, ha subito dimostrato grande sensibilit  e supporto, mettendoci a disposizione fondi concreti per eventi di raccolta fondi.

In conclusione, vorrei condividere una riflessione personale: circa vent'anni fa, sono rimasto coinvolto in un grave incidente stradale non per colpa mia. Durante la riabilitazione, ho compreso quanto siano importanti il sostegno e la solidariet . Questa esperienza continua a plasmare il mio coinvolgimento nel club e ispira ogni iniziativa dell'AMCA.

L'AMCA non   solo un club:   una famiglia, una comunit , un luogo dove le persone si incontrano, condividono e crescono insieme. Il nostro obiettivo   quello di coniugare la passione per i motori con valori autentici: amicizia, rispetto e impegno sociale, come descritto sul nostro sito web ufficiale.

Infine, le parole che meglio esprimono chi siamo:

"Alla fine, ci  che rimane non   solo il suono dei motori, ma anche la consapevolezza di aver fatto del bene insieme."

Dal profondo del mio cuore, ringrazio tutti per questi 20 anni straordinari.
Il futuro dell'AMCA continua... insieme!

Con apprezzamento e gratitudine
Il vostro presidente
Giovanni Ventura



AMCA – 20 anni di passione: il futuro delle auto d'epoca tra cambiamento e continuità

Quando guardiamo le nostre auto d'epoca parcheggiate in fila durante un raduno, non vediamo soltanto dei veicoli. Vediamo storie, sacrifici, sogni, amicizie. Vediamo noi stessi.

Eppure, oggi più che mai, una domanda si fa strada tra molti appassionati: che futuro avranno le nostre auto?

E ancora: essere proprietari di un'auto d'epoca nel 2026 è ancora come una volta?

La risposta è semplice:

non è più come prima. Ma non è nemmeno peggio. È semplicemente diverso.

E questo cambiamento, se compreso nel modo giusto, può diventare una grande opportunità.

Com'è cambiato il mondo dell'auto (e con lui il nostro)

Negli ultimi 10–15 anni abbiamo assistito a una trasformazione radicale del settore automobilistico.

Le normative ambientali sono diventate sempre più severe. In Svizzera e in Europa, i limiti sulle emissioni sono stati progressivamente ridotti e continueranno a esserlo. Le nuove normative spingono verso veicoli sempre più efficienti, controllati e tecnologicamente avanzati.

Questo significa una cosa molto chiara:

l'automobile moderna sta cambiando profondamente natura.

Sta diventando sempre più:

- digitale
- connessa
- regolamentata

Ma proprio per questo motivo, le auto d'epoca stanno assumendo un valore completamente diverso.

Auto d'epoca: da mezzo di trasporto a patrimonio culturale

Una volta le nostre vetture erano semplicemente "auto vecchie". Oggi sono riconosciute come beni culturali su ruote. Non siamo più soltanto proprietari. Siamo custodi della storia.

Le nostre auto rappresentano:

- un'epoca
- una tecnologia
- un modo di vivere la mobilità

E questo le rende sempre più importanti, non meno.

Le paure dei collezionisti: reali o esagerate?

Molti soci esprimono preoccupazioni comprensibili:

- Ci verrà ritirata la patente?
- I nostri veicoli perderanno valore?
- Saranno ancora utilizzabili in futuro?

Queste domande sono legittime. Ma bisogna distinguere tra sentimenti e realtà.

Le restrizioni odierne riguardano principalmente i veicoli moderni e il loro utilizzo quotidiano. Le auto d'epoca, al contrario, spesso beneficiano di normative speciali perché:

- vengono guidate raramente
- hanno un valore storico
- hanno un impatto minimo sull'ambiente.

L'esperienza dimostra inoltre che i veicoli ben conservati e originali mantengono il loro valore, o addirittura lo aumentano.

E la passione?

Non scompare. Cambia.

Il vero cambiamento: la nostra mentalità.

Se qualcosa è veramente cambiato, non sono le auto.

Ma la prospettiva della società.

Un tempo l'automobile era:

- libertà
- velocità
- simbolo di status

Oggi è:

- regolamentazione
- sostenibilità
- tecnologia

Ed è proprio qui che nasce il valore delle auto d'epoca.

Esse rappresentano ciò che il mondo moderno sta lentamente perdendo:

- la meccanica pura
- il contatto diretto con la guida
- l'emozione autentica

Le prospettive future dell'auto d'epoca

Guardando al futuro, dobbiamo essere realistici ma anche fiduciosi.

Le auto d'epoca non scompariranno, ma evolveranno nel loro utilizzo.

Sempre più spesso:

- saranno utilizzate in modo occasionale e consapevole
- verranno custodite come beni di valore storico
- faranno parte di eventi, raduni e momenti speciali

Si andrà verso una sorta di mobilità emozionale, dove il piacere della guida conterà più della funzione.

Allo stesso tempo, aumenterà l'importanza della qualità:

- più attenzione all'originalità
- restauri più accurati
- maggiore selezione

Chi possiede oggi un'auto autentica possiede già qualcosa di prezioso per il futuro.

I club storici: una realtà sotto pressione

Se le auto d'epoca avranno un futuro, lo stesso non è garantito per tutti i club.

Molte associazioni stanno affrontando difficoltà concrete:

- aumento dei costi organizzativi
- maggiore burocrazia
- difficoltà nel trovare volontari
- scarso coinvolgimento delle nuove generazioni

E soprattutto:

mancanza di sostegno pubblico.

In Svizzera, i club come il nostro si finanziano quasi esclusivamente attraverso:

- quote dei soci
- sponsorizzazioni
- lavoro volontario

Lo Stato riconosce il valore culturale dei veicoli storici, ma raramente sostiene attivamente chi questa cultura la mantiene viva.

Il punto di vista dello Stato

La posizione dello Stato svizzero non è contraria alle auto d'epoca.

Esistono riconoscimenti ufficiali e alcune agevolazioni, ma la priorità politica resta chiaramente orientata verso:

- mobilità sostenibile
- riduzione delle emissioni
- sviluppo dell'elettrico

Non è una scelta contro di noi, ma una scelta di direzione.

Ed è proprio per questo che il ruolo dei club diventa ancora più fondamentale.

Perché i club come AMCA sono essenziali

I club oggi non sono solo luoghi di ritrovo.

Sono:

- custodi di conoscenze tecniche
- promotori di cultura
- punti di riferimento per la comunità

Senza club:

- le auto restano ferme
- le competenze si perdono
- la passione si indebolisce

Con i club:

- le auto vivono
- le persone si incontrano
- la passione si trasmette

Elettrico e ibrido: davvero il futuro totale?

Il tema dell'elettrico è centrale.

È una realtà in crescita, ma non rappresenta necessariamente l'unico futuro possibile.

Molti costruttori stanno rivedendo le proprie strategie a causa di:

- costi elevati
- infrastrutture non sempre adeguate
- domanda variabile

E soprattutto, l'elettrico non può sostituire ciò che rende speciale un'auto d'epoca: l'emozione.

Può sostituire una funzione, ma non un'esperienza.

Per questo motivo, il motore a combustione non scomparirà del tutto. Evolverà, ma continuerà a esistere.

Il futuro delle auto d'epoca oltre i 50 anni

Le vetture storiche diventeranno sempre più rare e preziose:

- saranno utilizzate meno
- saranno curate di più
- verranno considerate vere opere d'arte

Ma non spariranno. Perché la storia non si cancella. E le nostre auto sono storia viva.

Il ruolo dell'AMCA: ieri, oggi e domani

Quest'anno celebriamo 20 anni di AMCA. Non è solo un anniversario, ma una dimostrazione concreta che la passione può resistere nel tempo.

Abbiamo costruito:

- amicizie
- eventi
- ricordi
- solidarietà

E soprattutto una comunità. Il futuro dell'AMCA sarà ancora più importante, perché in un mondo che cambia serviranno sempre luoghi autentici dove condividere passioni vere. Un futuro che dipende da noi. Il futuro delle auto d'epoca non dipenderà solo dalle leggi o dal mercato. Dipenderà da noi.

Dal modo in cui:

- le conserviamo
- le utilizziamo
- le raccontiamo

E soprattutto da come sapremo trasmetterle.

Un pensiero finale

Un giorno, i nostri veicoli non ci apparterranno più. Continueranno il loro viaggio. La domanda cruciale è: chi li raccoglierà? Se non tramandiamo la nostra passione, se non coinvolgiamo i nostri figli e nipoti, allora un giorno potrebbe scomparire. Ma non credo che accadrà. Perché ogni volta che un giovane si appassiona a un veicolo del genere, ogni volta che qualcuno sente il suono di un motore, ogni volta che raccontiamo le nostre storie, il futuro si crea.

La nuova generazione ha bisogno di noi

Della nostra esperienza, passione, identità.
Perché le auto d'epoca non sono solo macchine. Sono emozioni, memoria, cultura.
E finché ci sarà qualcuno disposto a tramandarle, non finiranno mai.

Giovanni Ventura



Progettata nel pieno della guerra, l'hypercar Alfa Romeo con il suo motore V16 era trent'anni avanti rispetto ai suoi tempi... e non fu mai realizzata.

Nel pieno della seconda guerra mondiale, e nonostante le restrizioni dell'economia di guerra, l'Alfa Romeo lavorò al progetto Tipo 163, decisamente "futuristico" per l'epoca: un motore centrale a 16 cilindri, carrozzeria aerodinamica interamente in vetroresina, sospensioni innovative e trasmissione idraulica. Il progetto fu supervisionato da Wifredo Ricart, che aveva iniziato a lavorare in Alfa Romeo come consulente nel 1936 e aveva raggiunto una posizione di rilievo dopo l'addio di Vittorio Jano.

Questa Tipo 163 faceva parte di un pacchetto più ampio di progetti innovativi, tra cui la Tipo 162 Grand Prix, una monoposto con motore a 16 cilindri, e la rivoluzionaria Tipo 512, di cui abbiamo parlato di recente: la prima auto da corsa Alfa Romeo con motore centrale. La biposto 163 era destinata alla categoria delle auto sportive da tre litri. Tuttavia, era prevista anche una piccola serie di circa 12 esemplari omologati per la circolazione su strada, possibilmente con un motore V12.

Cosa hanno in comune questi progetti – la Tipo 512, la Tipo 162 e la Tipo 163?

Essenzialmente, hanno costituito il DNA della Tipo 163: il motore proveniva dalla 162, mentre il concetto del motore centrale e il design del telaio derivavano dalla 512.

Un incredibile V16

Il motore V16 da tre litri sviluppato per la Tipo 162 era fondamentalmente nuovo, caratterizzato da una geometria quadrata (alesaggio = corsa) e una corsa corta di 62 mm. Per la prima volta in Alfa Romeo, un motore con quattro valvole per cilindro e quattro alberi a camme in testa, azionati da ingranaggi, fu utilizzato al centro del blocco motore in lega leggera.

L'angolo di 135 gradi tra i cilindri consentiva l'integrazione di un complesso sistema di sovralimentazione: due compressori volumetrici Roots a bassa pressione e due ad alta pressione – una novità assoluta per questa tecnologia, originariamente derivata dai motori aeronautici. Il motore fu testato per la prima volta al banco prova nel 1940, erogando immediatamente 490 CV a 7.800 giri/minuto, corrispondenti a una potenza record di 164 CV per litro.

Tuttavia, questo motore da competizione fu progettato senza sovralimentazione per la Tipo 163 di serie.

Un look da auto da record

La vista laterale della Tipo 163 rivela immediatamente una differenza significativa rispetto al telaio della Tipo 512: rinunciando alla sovralimentazione, è stato possibile ridurre la capacità del serbatoio. Il V16 da 3 litri, posizionato centralmente dietro il guidatore, erogava circa 190 CV a 7.450 giri/min senza sovralimentazione. Con questa configurazione, la 163 anticipò di decenni il design del telaio dei prototipi sportivi degli anni '60 e '70. Il profilo più compatto della vettura è dovuto in parte al frontale fortemente inclinato e all'altezza complessiva leggermente maggiore, che è correlata alla posizione di guida eretta.

Il fatto che la vettura appaia più compatta di profilo è dovuto in parte al frontale fortemente inclinato e all'altezza complessiva leggermente maggiore, che è correlata alla posizione di guida eretta. Ciononostante, il suo stile è estremamente sorprendente: combina la tipica estetica aerodinamica degli anni '30 con il profilo di un'auto da record – comprese le ruote coperte – e con elementi aerodinamici che sarebbero apparsi sulle auto sportive di Le Mans solo 20 o 30 anni dopo, come la coda "longtail", che si sarebbe poi potuta vedere sulla Matra o sulla Porsche 917.

Il disegno generale della Tipo 163 mostra un'ulteriore differenza rispetto alla Tipo 512: l'asse posteriore De Dion è sospeso con molle elicoidali (le barre di torsione longitudinali della 512 non erano fattibili a causa della larghezza del motore a 16 cilindri). I bracci oscillanti, che convergono posteriormente come sulla 512, così come i longheroni del telaio che convergono analogamente, sono chiaramente visibili nei disegni ritrovati negli archivi. Anche l'asse anteriore era dotato di molle elicoidali.

Un'altra notevole innovazione meccanica fu il comando idraulico della trasmissione con leva sul cruscotto, simile al progetto "Gazzella" sviluppato poco dopo.

La carrozzeria, realizzata interamente in lamiera di Elektron, fu probabilmente disegnata da Gioacchino Colombo. È più larga nella parte anteriore per ospitare le ruote anteriori rastremate. I pedali sono posizionati sotto il volante, con il radiatore direttamente davanti ad esso, senza presa d'aria superiore per ridurre la portanza, un concetto che si sarebbe diffuso solo in seguito. A causa del telaio anteriore rastremato, la posizione di guida inclinata non era probabilmente particolarmente comoda.

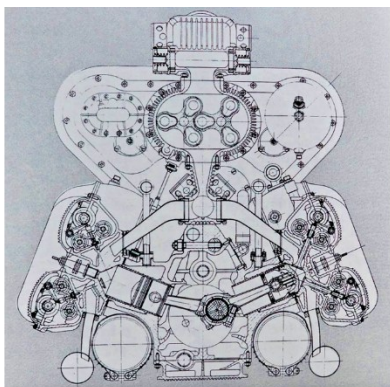
Gli orrori della guerra

I piani di produzione prevedevano anche l'assemblaggio di un motore a 12 cilindri, derivato dal prototipo S10, per una piccola serie destinata a clienti appassionati di auto sportive. Verso la fine della guerra, tuttavia, lo stabilimento di Milano divenne bersaglio dei bombardamenti alleati, poiché l'Alfa Romeo era all'epoca un importante produttore di motori aeronautici.

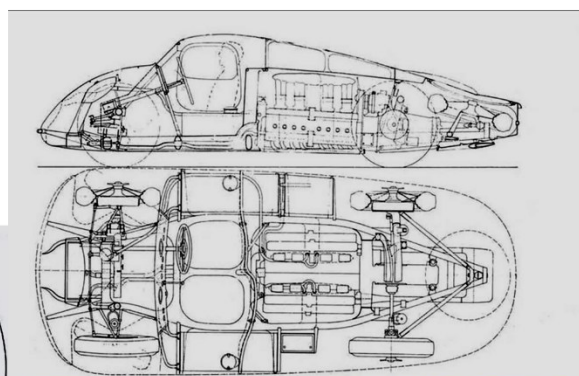
Per precauzione, il reparto di sviluppo fu trasferito nella remota regione del Lago d'Orta. I prototipi (162 e 163), insieme a componenti già realizzati, furono nascosti in una villa. Alcuni di essi, a quanto pare, fin troppo bene: il telaio e molti componenti della Tipo 163 scomparvero senza lasciare traccia dopo la guerra. Secondo i documenti, un prototipo fu parzialmente assemblato e furono prodotti anche dei pezzi di ricambio. I materiali furono poi depositati sul Lago d'Orta – e da allora sono scomparsi. Le voci su una possibile ricomparsa dell'auto si sono sempre rivelate infondate.

Pertanto, questa prima "hypercar" è rimasta un fantasma di piste e strade. Sarebbe stata completata senza la guerra? Come si sarebbe comportata su strada? Quale velocità massima avrebbe raggiunto? Tutte queste sono domande che probabilmente rimarranno per sempre senza risposta.

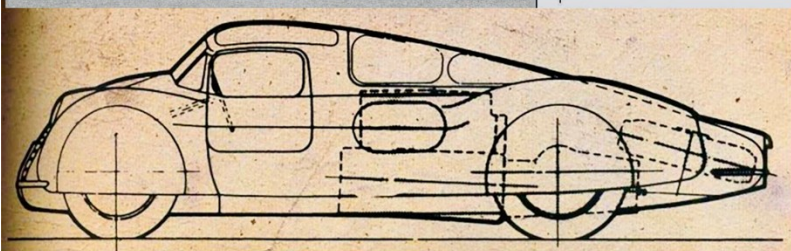
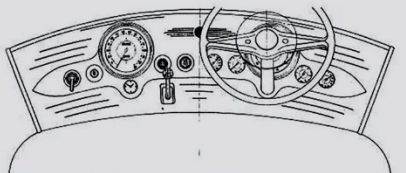
Giovanni Ventura



vista anteriore
vettura tipo 163
prototipo



quadro di bordo
vettura tipo 163
prototipo



Autobiografia di André e Marianne Hug-Ré

Come tutto ebbe inizio:

Forse questo regalo di Natale fu il fattore decisivo che diede inizio alla mia passione perenne per le auto rosse italiane. In ogni caso, ricordo ancora benissimo il momento in cui mi fu permesso di scartare l'enorme pacco e potei finalmente chiamare mia la mia prima e, finora, unica Ferrari!

La mia prima e unica Ferrari:



Negli anni '80, l'Alfa Romeo Spider era la mia auto dei sogni. Ma a quel tempo studiavo scienze motorie all'Università di Basilea e non avevo i soldi per realizzare questo mio desiderio. Quando finalmente potei permettermi una macchina, avevo bisogno di una vettura con tanto spazio per la mia attrezzatura sportiva, come sci, snowboard, bici da corsa e mountain bike. Quindi, in fondo, l'Alfa Romeo Spider è sempre rimasta un sogno irrealizzato.

Mia moglie Marianne, nata Ré, ha iniziato la sua carriera automobilistica nel 1985 con una Fiat 127 rossa. La velocità massima che riusciva a raggiungere in autostrada era di 120 km/h. Purtroppo, quest'auto non ha mai raggiunto lo status di auto d'epoca; è stata vittima delle rigide normative sui controlli dei veicoli ed è stata ritirata dalla circolazione nel 1990.

La prima automobile di mia moglie Marianne, una Fiat 127:



Anni in famiglia:

Dopo il nostro matrimonio nel 1992 – una cerimonia classica al Castello di Böttstein con tanto di Rolls-Royce – ci siamo trasferiti da Buchs AG a Brittnau, dove ci siamo stabiliti in una casa indipendente.

La nostra auto nuziale, una Rolls-Royce:



Nostro figlio Loris è nato il 16 gennaio 1995 e nostra figlia Marina l'8 maggio 1997. Per una famiglia come la nostra, era indispensabile un veicolo con un ampio bagagliaio. Una Renault Espace usata e, successivamente, una Citroën C8 nuova, soddisfacevano appieno le nostre esigenze sportive, che comportavano sempre un considerevole investimento in accessori.

La spaziosa auto familiare Citroën C8:



Quando i due ragazzi iniziarono a prendere lezioni di guida, avevano bisogno di una seconda auto piccola, dato che la C8 aveva il freno a mano sulla portiera lato guidatore e quindi non era ammessa per le lezioni di guida. Una Nissan Pixo con motore da 1000 cc era perfetta per Loris per imparare le basi della guida.

Marina dovette accontentarsi di una Citroën C3 dopo la scadenza del suo contratto di leasing. Aveva superato l'esame di guida al primo tentativo e usava spesso quest'auto durante i suoi studi all'Università di Berna, non potendosi ancora permettere un'auto propria.



Loris e Marina:

Dopo aver completato un apprendistato quadriennale come tecnico meccatronico di impianti di risalita e la successiva formazione come specialista di impianti, nostro figlio Loris si è ritrovato tra le montagne dei Grigioni. Un motivo più che valido per acquistare un fuoristrada. E cosa c'era di più adatto di una Subaru Legacy?

Dopo essersi trasferito sei anni fa al Rinerhorn di Davos, dove è responsabile di tutti gli impianti in qualità di Direttore Tecnico, ha acquistato una Subaru Levorg, che gli permette di affrontare agevolmente il Passo Wolfgang fino a Davos, anche su strade innevate.

La Subaru Levorg blu appartiene a Loris, quella bianca è mia:



Sul Rinerhorn stesso, è in funzione una battipista d'epoca che in realtà meriterebbe un posto in un museo, ma che svolge ancora la sua funzione di trasporto materiali e manutenzione. I comandi idraulici a due leve richiedono ancora un po' di pratica per essere padroneggiati.

Ratrac, anno di fabbricazione 1970, con comando a leva:



In realtà, preferisce guidare il Prinoth Leitwolf, il battipista più moderno, modello 2023, sul Rinerhorn di Davos:



Nostra figlia Marina, quando si tratta di auto, preferisce un po' più di velocità. Durante i suoi 30 minuti di tragitto per andare al lavoro, ha l'opportunità ogni giorno di godersi la sua Audi S3 Cabriolet da 301 CV.



Marianne:

Ho conosciuto e mi sono innamorato di mia moglie Marianne ad Aarau nel 1985. Stava completando il suo apprendistato commerciale presso la "Brühlmann", all'epoca un'azienda molto rinomata, ad Aarau. Dopo un soggiorno di alcuni mesi a Parigi, ha lavorato come segretaria presso la Franz Gysi AG a Suhr, finché il suo ruolo di madre e casalinga non è diventato la sua priorità principale. Ha sempre mantenuto i contatti con il suo ex datore di lavoro e siamo contenti quando possiamo incontrarci e passare del tempo insieme. Dopo che Loris si è trasferito nei Grigioni e Marina, dopo la laurea magistrale in Giurisprudenza all'Università di Berna, è andata ad Utrecht, nei Paesi Bassi, per un anno per conseguire un'altra laurea magistrale, la casa degli Hug è diventata silenziosa e vuota. Grazie alla sua formazione come assistente domiciliare presso la Croce Rossa Svizzera (SRK), Marianne ha lavorato part-time per tre anni presso la casa di riposo Blumenheim a Zofingen. Poi la scuola di Zofingen si accorse di lei e la assunse come assistente all'asilo Hottiger, dove lavora ancora oggi.

Queste attività professionali sono così vicine a casa che l'uso di una e-bike rende facile svolgerle senza dover prendere l'auto.

André:

Per 16 anni dovevo recarmi al lavoro in auto, guadagnandomi da vivere come insegnante di educazione fisica presso la scuola professionale di Aarau e la scuola distrettuale di Brittnau. Nel 2005 mi sono trasferito alla scuola professionale di Zofingen, dove, oltre ad insegnare materie generali ed educazione fisica, ho diretto il dipartimento di educazione fisica per sette anni. Contemporaneamente, ho conseguito la laurea in materie generali presso l'Istituto Federale Svizzero di Formazione Professionale (EHB).

Nel 2011 ho assunto la direzione del dipartimento di Calzature, Calzature e Pelletteria, nonché la direzione della Scuola Professionale Avanzata di Podologia presso la scuola professionale di Zofingen. Nel 2012, un certo Erik Kress si è candidato per una posizione di insegnante specializzato in tecnologia della pelle e del tessile presso la nostra scuola di Zofingen. È stato lui a metterci in contatto con l'AMCA e a portarci spontaneamente all'evento dello scorso anno, il 21 giugno.

Auto d'epoca:

Quando si compiono 60 anni, inevitabilmente si inizia a pensare alla pensione e a cosa si vorrebbe fare una volta in pensione. Questo può far riaffiorare rapidamente i sogni d'infanzia. E chi non sogna di sfrecciare a bordo di un'elegante decappottabile d'epoca, con i capelli al vento, fermandosi per una cena deliziosa prima di tornare a casa nella calda aria estiva per completare la vacanza perfetta?

Un collega della stessa età, appassionato di Peugeot, era alla ricerca di una Peugeot 304 S Cabriolet del 1973.

La Peugeot 304 S del mio amico:



Poiché quest'auto era stata progettata dal rinomato designer automobilistico Pininfarina, ho spiegato al mio amico che Pininfarina è conosciuto principalmente per le auto italiane come Ferrari ed Alfa Romeo. Mentre cercavo degli esemplari, mi sono imbattuto in un'Alfa Romeo Spider del 1988 da Moser e Stalder ad Ellikon.

È stato amore a prima vista, e il parere esperto di Erik Kress ha rafforzato il mio progetto di acquistare l'auto dei miei sogni d'infanzia. Così ora sono orgoglioso di essere proprietario di un'Alfa Romeo Spider di terza generazione.

La mia Alfa Romeo Spider del 1988 con design Zehnder:



Anche senza tetto, è davvero uno spettacolo!



Al nostro primo incontro con il Club AMCA nel giugno 2025, abbiamo ricevuto un'accoglienza calorosa e amichevole e abbiamo apprezzato molto l'atmosfera accogliente per tutta la giornata. Abbiamo subito deciso di iscriverci al club per partecipare a molti altri eventi, tra cui raduni in convoglio e momenti di socializzazione, il tutto accompagnato da delizie culinarie, in compagnia di persone amichevoli.



Marianne e André Hug-Ré

Inizio della stagione – Maratona di beneficenza

Il 28 marzo 2026 abbiamo inaugurato con successo l'inizio della nuova stagione delle auto d'epoca insieme a soci, amici e partner. La Maratona di beneficenza primaverile dell'AMCA ha unito ancora una volta la nostra passione per le auto d'epoca a un'importante causa sociale: il sostegno alla Fondation Téléthon Action Suisse.

I partecipanti si sono incontrati al mattino con grande entusiasmo, accompagnati dal rombo dei motori d'epoca e dall'attesa del primo giro di gruppo dell'anno. Numerose auto d'epoca, curate con amore, sono partite per un variegato itinerario primaverile attraverso la regione. Il percorso ha offerto non solo il piacere della guida, ma anche molte opportunità per conversazioni personali, nuovi incontri e reunion con altri appassionati.

Un momento particolarmente memorabile è stata la visita alla Brasserie Keller, dove abbiamo potuto scoprire affascinanti retroscena e brindare in un'atmosfera conviviale. L'affascinante furgoncino fotografico Volkswagen ha aggiunto un ulteriore tocco di magia, creando ricordi indelebili e regalando sorrisi a molti.

Successivamente, siamo stati deliziati da una piacevole esperienza culinaria presso Santa Pizza, dove ci attendevano un generoso aperitivo e autentiche specialità italiane. La calorosa ospitalità e l'impegno dei nostri partner hanno contribuito in modo significativo al successo di questo evento.

Un momento particolarmente toccante è stato l'omaggio a Hans Wyss per il suo lavoro. La sua dedizione agli ausili tecnici per le persone con mobilità ridotta è emblematica dello spirito di solidarietà che anima anche questo evento.

Il nostro evento si è concluso in grande stile presso lo showroom di Bertuca Home Design, dove abbiamo condiviso piacevoli conversazioni e delizie culinarie. Grazie al generoso supporto di tutti i partecipanti, è stata raccolta una somma considerevole per la "Fondation Téléthon Action Suisse", una potente testimonianza di ciò che si può realizzare attraverso la comunità e l'impegno.

L'evento di apertura della stagione 2026 ha dimostrato ancora una volta che il Club AMCA è molto più di un semplice club di auto d'epoca. È una vivace comunità che unisce la passione per le auto alla responsabilità sociale.

Ringraziamo sinceramente tutti i partecipanti, i partner e i sostenitori per il loro prezioso contributo a questa giornata speciale e non vediamo l'ora di condividere molte altre esperienze in questa stagione.

Viaggiare insieme –
per una buona causa.

Alessandro Buccarelli



La straordinaria storia della Fiat Turbina

Il sogno a reazione che nel 1954 stupì il mondo

Ci sono storie che non si trovano facilmente nei libri più noti. Progetti nascosti tra scaffali polverosi, disegni dimenticati e idee che, per un soffio, avrebbero potuto cambiare per sempre la storia dell'automobile. È proprio da uno di questi "archivi silenziosi" che nasce la mia scelta di condividere con voi oggi un progetto tanto affascinante quanto poco conosciuto: la straordinaria Fiat Turbina. Come presidente, sento il dovere – ma soprattutto il piacere – di portare alla luce queste gemme rare. Perché la passione per i motori non è fatta solo di modelli iconici, ma anche di sogni, tentativi e visioni futuristiche che hanno anticipato i tempi.

Un'idea rivoluzionaria nel dopoguerra

Siamo alla fine degli anni 1940. Il mondo cambia rapidamente e la tecnologia aeronautica inizia a influenzare nuovi settori.

In questo contesto, la Fiat decide di osare come pochi altri costruttori al mondo: creare un'automobile spinta da una turbina a gas, proprio come un aereo.

A guidare questa sfida c'è uno dei più grandi ingegneri italiani, Dante Giacosa, affiancato da Francesco Bellicardi. L'obiettivo era ambizioso: arrivare per primi con una tecnologia completamente nuova, capace di rivoluzionare il concetto stesso di automobile.

Il cuore del progetto: il motore Tipo 8001

Il progetto della Fiat Turbina non era solo innovativo, ma anche estremamente complesso.

Grazie alla collaborazione con il reparto aeronautico Fiat, venne sviluppato il motore a turbina chiamato Tipo 8001, un vero capolavoro ingegneristico per l'epoca.

Il sistema prevedeva:

- Compressore centrifugo a doppio stadio
- Turbina a gas ad alte prestazioni
- Collegamento diretto all'assale posteriore tramite riduttore e giunti omocinetic

Dopo circa due anni di sviluppo, il risultato fu sorprendente:

- circa 300 cavalli, una potenza eccezionale per gli anni '50
- regime di rotazione superiore ai 22.000 giri/min

Un design nato dal vento

Non bastava la tecnologia. Anche la forma doveva essere rivoluzionaria.

La Fiat Turbina venne progettata con un'aerodinamica estremamente avanzata:

- Linee fluide e affusolate
- Carrozzeria a forma di siluro
- Coefficiente aerodinamico di circa 0,14, ancora oggi impressionante

Un valore che dimostra quanto questo progetto fosse avanti rispetto al suo tempo.

Presentazione e contesto internazionale

La Fiat Turbina venne presentata ufficialmente nel 1954 sulla pista del Lingotto di Torino, un luogo simbolo dell'industria automobilistica italiana.

Negli stessi anni, anche altri grandi costruttori stavano esplorando la tecnologia a turbina, come la Rover Company in Europa e la Chrysler negli Stati Uniti.

Ma la proposta Fiat si distingueva per il livello di integrazione tecnica e per l'incredibile studio aerodinamico.

Prestazioni e limiti

Durante i test, la Turbina dimostrò capacità fuori dal comune:

- Velocità superiore ai 250 km/h
- Accelerazione fluida e continua
- Assenza quasi totale di vibrazioni

Ma non tutto era perfetto.

I limiti principali furono:

- Consumi elevatissimi
- Temperature molto alte
- Difficoltà di utilizzo su strada
- Costi troppo elevati per una produzione di serie

E così, nonostante il suo incredibile potenziale, il progetto rimase un prototipo.

Scheda tecnica – Fiat Turbina (1954)

Modello: Fiat Turbina

Anno: 1954

Motore: Turbina a gas Tipo 8001

Potenza: circa 300 CV

Regime: oltre 22.000 giri/min

Trasmissione: Riduttore con trazione posteriore

Velocità massima: oltre 250 km/h

Carrozzeria: Aerodinamica sperimentale

Cx: circa 0,14

Configurazione: Motore posteriore

Un sogno che resta nella storia

La Fiat Turbina non entrò mai in produzione. Ma il suo valore non si misura nei numeri.

Si misura nel coraggio.

Nel coraggio di immaginare qualcosa che non esisteva, di costruirlo davvero, di sfidare i limiti del proprio tempo.

È uno di quei progetti che ci ricordano che l'automobile non è solo tecnica, è visione.

Una riflessione che parla a tutti noi

Ho voluto condividere questo progetto oggi non solo per raccontare una storia affascinante, ma per lasciare un messaggio.

Viviamo in un'epoca in cui tutto viene misurato: consumi, emissioni, efficienza. È giusto, è necessario. Ma lungo questa strada rischiamo di perdere qualcosa di fondamentale... il coraggio di osare.

La Fiat Turbina non era perfetta. Non era pratica. Non era economica.

Eppure era straordinaria.

Era la dimostrazione che qualcuno, davanti a un foglio bianco, ha deciso di non mettere limiti alla propria immaginazione.

E allora mi viene da chiedere, e lo chiedo a tutti voi, soci, appassionati, amici:

- quanto spazio lasciamo oggi ai sogni?
- quanto siamo ancora disposti a stupirci?

Perché ciò che rende grande la nostra passione non sono solo le auto che guidiamo... ma le storie che portano con sé.

E alcune storie, come questa, non sono fatte per essere dimenticate.

Sono fatte per essere raccontate. Ancora. E ancora.

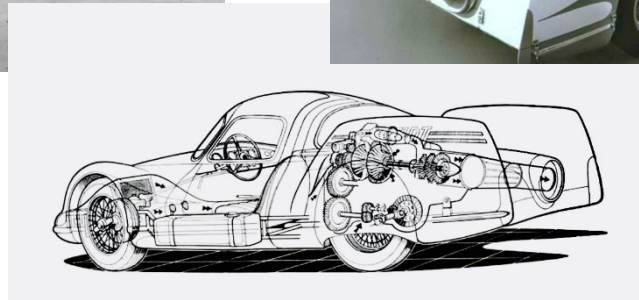
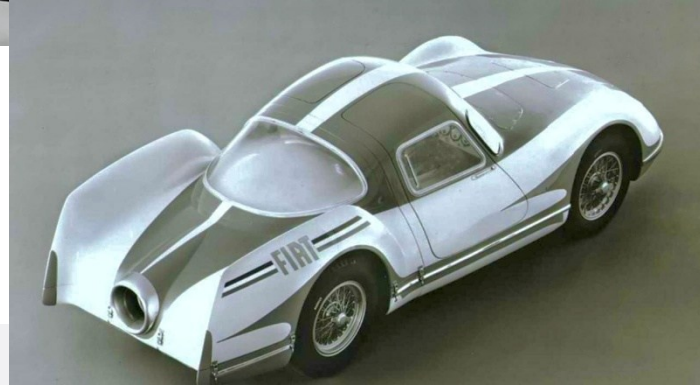
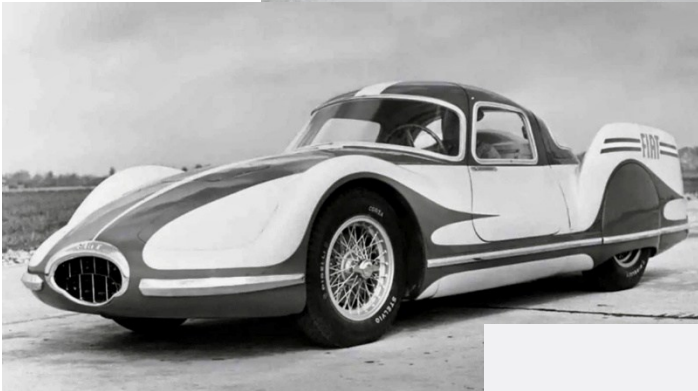
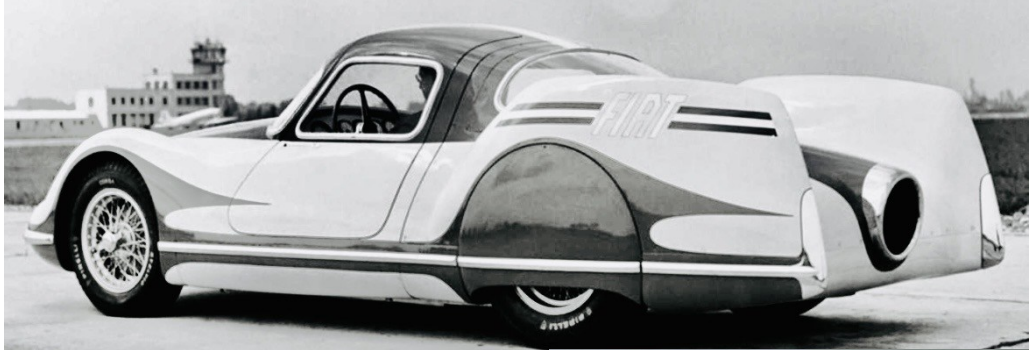
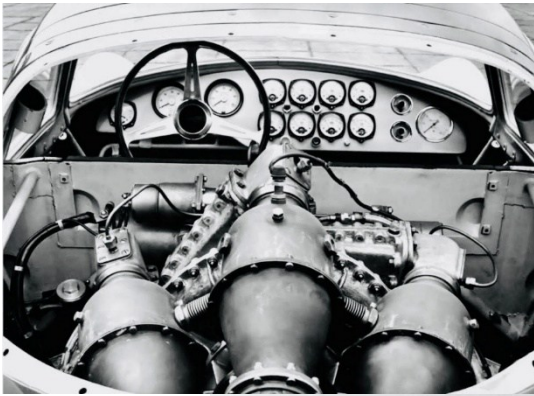
La prossima volta che guarderete una vettura, moderna o d'epoca, fermatevi un istante in più.

Non guardate solo i numeri.

Provate a immaginare il sogno che c'è stato dietro.

Perché è proprio lì... che nasce tutto.

Giovanni Ventura



La mia prima auto d'epoca

Nel settembre del 2022, in una soleggiata mattinata di sabato, la mia ragazza Soraya ed io ci siamo recati a Frick, nel cantone di Argovia per visionare la mia Autobianchi A112 Abarth del 1984, color argento metallizzato. Ho capito subito che sarebbe stata la mia prima auto, quella che avrei comprato con i miei risparmi duramente guadagnati.

Non essendo particolarmente attratto da vetture di nuova data, sapevo fin dall'inizio che questa piccola sportiva, con la sua maneggevolezza da go-kart, sarebbe stata quella giusta e sono quindi partito con grande entusiasmo e sentimenti contrastanti.



Il lavoro procede gradualmente. Da giovane, non si può fare tutto in una volta; bisogna gestire i lavori e procurarsi i pezzi di ricambio in modo che a fine mese, dopo aver pagato l'auto, rimangano ancora dei soldi sul conto...

Sicuramente uno dei primi interventi è stato un tagliando completo, durante il quale ho controllato e regolato il gioco delle valvole, operazione assolutamente essenziale perché era stata impostata in modo errato.

Un caro amico di famiglia ha voluto farmi un bel regalo e ha verniciato il coperchio delle valvole con i colori del logo Abarth. Inoltre, la scatola del filtro dell'aria perdeva, quindi l'ho saldata lavorandoci oltre 10 ore. Successivamente, l'ho verniciata a polvere in nero satinato, quindi spero che la carrozzeria arrugginisca prima, ma che la scatola del filtro dell'aria rimanga intatta. Per il collettore di scarico ho utilizzato i dadi corretti in ottone ed ho eseguito molti altri interventi per garantire che il veicolo ora si trovi di nuovo alla sua altezza corretta.



Nicola Rapolla

Sponsori



Lettera di ringraziamento

TELETHON 
SEGRETERIATO DELLA SVIZZERA ITALIANA
Casella postale 1905 – 6901 Lugano
Tel: +41 76 367 71 74
e-mail: telethon-si@telethon.ch
web: www.telethon.ch
IBAN CH97 0900 0000 1000 0016 2

AMCA Club
z.H.v. President Giovanni Ventura
Kirchweg 145
8102 Oberengstringen

Lugano, aprile 2026

Il cuore dell'AMCA Club batte per Telethon!

Gentile signor Ventura, caro Giovanni,

Sono passati 20 anni da quando l'AMCA Club ha aperto il proprio cuore alla Fondazione Telethon Svizzera e ha iniziato a sostenerla con iniziative, incontri e maratone di raccolta fondi. Quest'anno, nel 2026, l'AMCA Club ha tutti i motivi per festeggiare: da ormai 20 anni il cuore del Club batte per Telethon. Numerose gite, incontri e raccolte fondi, sempre all'insegna della beneficenza, hanno caratterizzato la vita del Club AMCA. I soci e in particolare il presidente Giovanni Ventura possono essere davvero orgogliosi e felici del loro impegno nella Svizzera tedesca come volontari nella raccolta fondi per Telethon. Anche i media hanno notato questo impegno cordiale, altruista e di lunga data dell'AMCA e hanno dedicato dei servizi all'ultimo incontro dell'AMCA a Wetzikon.

Telethon esprime il suo sincero ringraziamento a Giovanni Ventura e a tutto il Club AMCA, anche se questo non potrà mai eguagliare il sostegno ricevuto. Tuttavia, a nome dell'intera Fondazione Telethon Aktion Schweiz: Danke, Merci, Grazie!



Sonja Geninazzi
Coordinazione Svizzera Italiana
Fondazione Telethon Azione Svizzera