

1/2026

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

VIA RONCAIA, 4 - 22070 OLTRONA DI SAN MAMETTE (CO)



NOTIZIARIO CVMS M.A.B. MEZZI ARMI BATTAGLIE



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI

1

AVVISI AI SOCI

ORGANIGRAMMA

Consiglio Direttivo

Luigi Cattaneo - Presidente
Diego Molteni - Vice Presidente
Lucio De Bernardi
Maurizio De Carli
Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria
Luciano Gendrini Raineri
Danilo Giacomazzi – responsabile sito web
Giuseppe Nanni - logistica
Cesare Spinardi
Tesoriere
Walter Secco
Comitato Etico
Diego Molteni (quale Vice Presidente in carica)
Cosimo Prototipo
Gianluca Rezzoagli

Presidente Onorario

Cosimo Prototipo

Commissari Tecnici

Luigi Cattaneo per veicoli militari in genere
Lucio De Bernardi per i veicoli civili area Lombardia Ovest
Federico Dell'Orto per Fiat Campagnola, Alfa Matta e mezzi italiani in genere
Luciano Gendrini Raineri per i veicoli civili area Lombardia Est
Diego Molteni per moto e veicoli tedeschi
Gestione e/o organizzazione raduni
Lucio De Bernardi
Maurizio De Carli
Luigi Cattaneo
Federico Dell'Orto
Diego Molteni
Cesare Spinardi



Comunichiamo che a decorrere dal 1° febbraio 2026 il Consiglio Federale ASI ha deliberato un aggiornamento del costo del Certificato di Rilevanza Storica Collezionistica (CRSC). Il costo per qualsiasi tipologia di CRSC (veicoli circolanti, non circolanti, da immatricolare, ecc.) è stato unificato e per ciascuna domanda dovrà essere corrisposta la somma di € 30,00.

I costi previsti per il Certificato di Identità e per il Certificato FIVA rimangono invariati. Infine, la "targhetta costruttore" prevista dal Decreto Ministeriale 17 dicembre 2009 e successive modifiche e integrazioni, sempre dal 1° febbraio 2026, se mancante potrà essere richiesta al costo di € 50,00.

INDICE

Notiziario CVMS - M.A.B. - Mezzi Armati Battaglie
n. 01 - 2026

DIRETTORE RESPONSABILE DEL NOTIZIARIO
Roberto Bruciamonti

REDAZIONE
Roberto Bruciamonti, Walter Secco



Foto di copertina	1
Avvisi ai soci	2
Lettera del Presidente	3
Quote associative - pratiche ASI	4
Solbiate Olona - International Day 2025	5
Alghero - 8° Raduno Mezzi Militari Storici	8
Cassino - ASIMilishow	11
Malpensa - American Bikes & Cars Show	18
Novegro - 76ª Militalia	21
Alzate Brianza - Pranzo di Natale	23
Cervesina - ASI in pista	26
Tecnica - La bulloneria tedesca 1941-1945	28
Volkswagen Typ 166 Schwimmwagen	31
Beretta MAB 38	42
Montese 1945 - Brasile contro Germania	43
Numeri Utili	47



LETTERA DEL PRESIDENTE

Il saluto che tradizionalmente introduce il numero del nostro notiziario questa volta ve lo rivolgo da una località insolita: mi trovo ricoverato per la convalescenza dopo un'operazione d'urgenza alla quale ho dovuto sottopormi. Non era un previsto e non era un intervento banale ma, per fortuna, è andato tutto bene e il mio recupero procede senza troppi intoppi: per questo guardo con fiducia alla prossima stagione radunistica, sperando che non subisca troppe limitazioni legate ai

diversi stati di conflittualità in atto nel momento in cui scrivo queste note. L'attività del nostro Club, in ogni caso, al momento non ha subito rallentamenti e sono oltremodo fiducioso che non ne subirà, come dimostrano gli eventi degli ultimi mesi: lo potete appurare dalle pagine che seguono, ricche di manifestazioni delle quali sono stati protagonisti molti nostri soci.

LUIGI CATTANEO



QUOTE ASSOCIATIVE - PRATICHE ASI

ATTENZIONE: NUOVE QUOTE ASSOCIATIVE

L'ASI – Automotoclub Storico Italiano - con circolare n. 12/2024 del 31 luglio 2024 ha comunicato la modifica dal 2025 delle quote di tesseramento ASI e della spedizione della relativa tessera.

La modifica è legata alla nuova forma di distribuzione della rivista La Manovella, che dal 2025 sarà solo in formato digitale per tutte le tipologie di quota ASI, che dal 2025 saranno:

- Formula BASE € 41,32 - Formula IN € 50,00 - Formula FULL € 80,00

Per i soci ASI che lo desiderassero sarà possibile ottenere La Manovella anche in formato cartaceo versando una integrazione di € 5,00 per ogni tipologia di Formula scelta.

Conseguentemente anche le quote di iscrizione al CVMS verranno modificate secondo la seguente tabella:

• Socio Club	€ 58,00
• Socio Club + ASI Formula Base	€ 100,00 - con La Manovella digitale
• Socio Club + ASI Formula IN	€ 110,00 - con La Manovella digitale
• Socio Club + ASI Formula FULL	€ 140,00 - con La Manovella digitale
• Socio familiare/simpatizzante	€ 20,00
• Integrazione per La Manovella in formato cartaceo	€ 5,00.

Le quote saranno rinnovabili, come sempre, a partire dal 1° gennaio esclusivamente a mezzo bonifico bancario sul conto corrente intestato a Club Veicoli Militari Storici presso Allianz Bank filiale di Milano – IBAN IT83 2035 8901 6000 1057 0700 985, restando confermata la maggiorazione di € 10,00 per i rinnovi tardivi dal 1° febbraio al 31 marzo e di € 30,00 per i rinnovi tardivi dal 1° aprile.

ATTENZIONE: MODALITÀ INVIO TESSERA ASI

Un'altra novità di **assoluta importanza**, legata alla spedizione delle tessere ASI, riguarda la dematerializzazione delle stesse, in forza della quale l'ASI **non invierà più la tessera plastificata**, ma una tessera digitale trasmessa via email al Club. Il Club a sua volta trasmetterà via email ad ogni singolo socio la tessera ASI; il socio potrà poi stamparla e conservarla come meglio crede. Da quanto precede risulta evidente che è **indispensabile** che i soci forniscano alla Segreteria del Club il **proprio indirizzo email**, per cui si invitano i soci che non avessero ancora provveduto a fornirlo con cortese sollecitudine inviando una email a **segreteria@clubcvms.com** con indicato il proprio nome e cognome e la dicitura: Conferma email socio *Nome e Cognome*; **in mancanza di tale informazione non sarà possibile trasmettere la tessera all'avente diritto.**

Pratiche ASI

Per quanto attiene il pagamento dei diritti per le pratiche ASI, quali richiesta Certificato di Rilevanza Storico Collezionistica, richiesta Certificato di Identità, richiesta duplicati e/o modifiche, gli stessi dovranno essere corrisposti **esclusivamente** a mezzo bonifico bancario sul conto corrente intestato a Club Veicoli Militari Storici presso Allianz Bank filiale di Milano.

IBAN **IT83 2035 8901 6000 1057 0700 985**, indicando nella causale, a seconda delle scelte:

- Richiesta CRSC - Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio
- Richiesta C.I. - Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio
- Richiesta Duplicato CRSC / C.I.- Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio
- Richiesta Aggiornamento CRSC / C.I.- Targa veicolo o numero di telaio – Nome e Cognome del socio

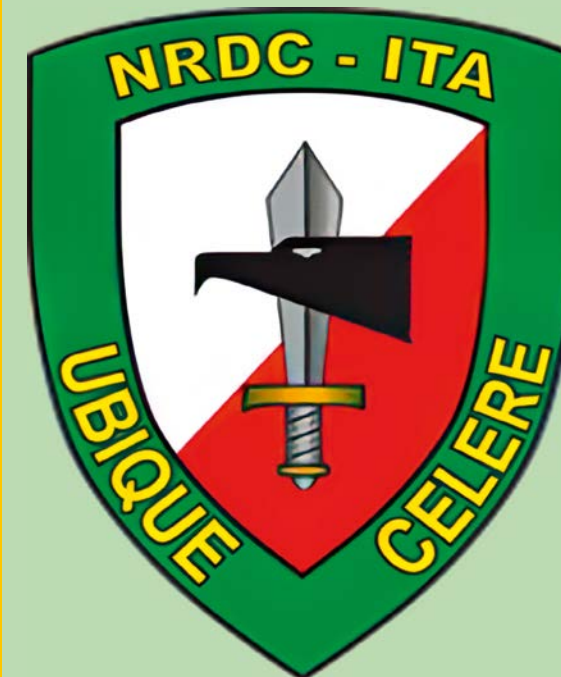
Per quanto attiene la verifica della documentazione per le richieste di CRSC / C.I. che deve essere svolta dai Commissari Tecnici di Club, il socio dovrà prendere accordi con il Commissario Tecnico pertinente per tipo veicolo ed eventualmente area geografica, prima di effettuare il pagamento, per la visione del veicolo. In casi particolari per trasferte onerose potrà essere richiesto un rimborso spese per il Commissario Tecnico.



SOLBIATE OLONA - INTERNATIONAL DAY 2025 20 SETTEMBRE 2025

Il 20 settembre 2025 si è svolto presso la Caserma "Ugo Mara" di Solbiate Olona l'atteso International Day, evento annuale organizzato dal Comando del NATO Rapid Deployable Corps – Italy (NRDC-ITA), che ha visto la partecipazione di rappresentanze militari, istituzioni e associazioni provenienti da vari Paesi.

Tra i protagonisti della giornata anche il nostro Club Veicoli Militari Storici, che ha preso parte all'evento con una significativa esposizione di 15 mezzi storici perfettamente restaurati e funzionanti. I veicoli, appartenenti a diversi periodi storici e teatri operativi, hanno attirato l'interesse di numerosi visitatori, tra cui militari, famiglie, appassionati e delegazioni straniere.



SOLBIATE OLONA - INTERNATIONAL DAY 2025 20 SETTEMBRE 2025

Il nostro stand ha suscitato grande curiosità e apprezzamento, diventando un punto di riferimento per chi desiderava conoscere da vicino la storia e l'evoluzione dei mezzi militari del passato. I soci del Club hanno fornito spiegazioni dettagliate e raccontato aneddoti legati ai veicoli esposti, contribuendo a creare un'atmosfera immersiva e ricca di contenuti storici. L'International Day rappresenta un'importante occasione di apertura e confronto tra culture, in un contesto che unisce tradizione, spirito di corpo e cooperazione

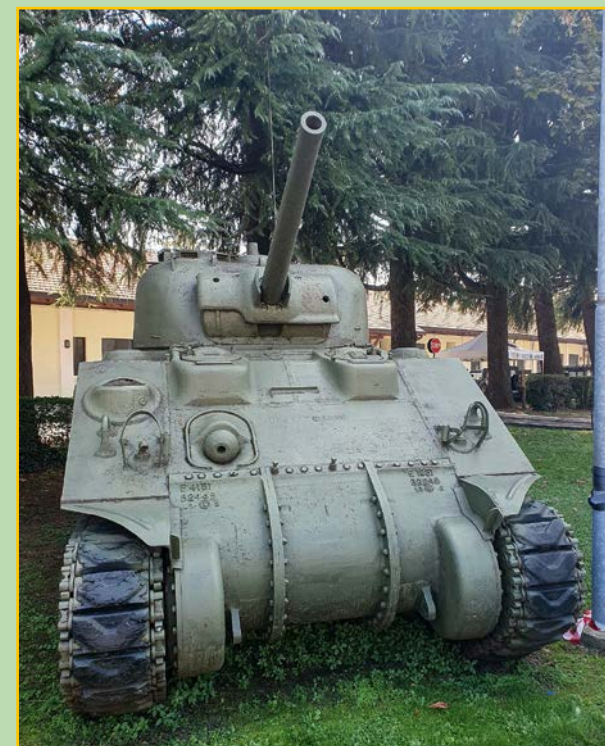


SOLBIATE OLONA - INTERNATIONAL DAY 2025 20 SETTEMBRE 2025



internazionale. Per il nostro Club è stato un onore poter offrire il proprio contributo alla riuscita dell'evento, mettendo in mostra la passione e l'impegno che da sempre ci guidano nella conservazione e valorizzazione del patrimonio storico-militare. Ringraziamo l'organizzazione per l'accoglienza e l'opportunità, con l'auspicio di poter rinnovare la partecipazione anche nelle prossime edizioni.

ANNALISA CATTANEO



ALGHERO - 8° RADUNO MEZZI MILITARI STORICI 26/28 SETTEMBRE 2025

Nei giorni 26, 27 e 28 settembre si è svolto ad Alghero l'8° Raduno di mezzi militari storici - Memorial Michele Rosa, al quale hanno partecipato circa 25 veicoli, per la maggior parte Willys, tre sidecar BMW e due moto sciolte tra cui un Guzzi Super Alce.

Il primo giorno del raduno, venerdì 26 la mattina, ci siamo trovati a Fertilia e dopo i vari saluti e istruzioni sulla giornata siamo partiti per il MASE - Museo Antoine de Saint-Exupéry.

Questo museo si trova nell'area marina protetta di Capo Caccia nella zona di Porto Conte.

Al nostro arrivo ci attendeva una guida che ci ha prima di tutto diviso in due gruppi per permettere a tutti di poter entrare nella torre, denominata Torre Nuova, dove si trova l'esposizione che ripercorre tutta la vita dello scrittore/pilota, con particolare attenzione al periodo che visse ad Alghero.

Nelle sale e nelle teche si possono ammirare tutte le prime edizioni dei suoi libri, oggetti, cimeli e documenti dell'epoca e dei pannelli informativi con le foto scattate ad Alghero dal fotografo di fama internazionale John Phillips nel 1944.

Antoine de Saint-Exupéry visse ad Alghero dal maggio 1944 fino al luglio dello stesso anno nella baia di Porto Conte, in una villa posta su una lieve altura davanti a Torre Nuova edificata nel 1572. Come pilota volava per le forze aeree alleate americane di stanza nella base militare di Fertilia, dove gli vennero affidati dei voli di ricognizione sulle coste della Francia per localizzare e fotografare gli avamposti tedeschi.

Autore di capolavori come "Il Piccolo Principe", il libro più letto nella storia dopo la Bibbia e il Corano, ad



Alghero visse gli ultimi significativi mesi della sua vita festeggiando anche il suo compleanno.

Qui il poeta aviatore cullato dalle onde del mare scrisse gran parte del romanzo "La Cittadella" ed il suo ultimo testo dal titolo "Lettera a un americano".

Durante la sua permanenza all'aeroporto di Alghero il fotografo John Phillips produsse un servizio fotografico immortalando gli ultimi momenti della vita dello scrittore.

Antoine de Saint-Exupéry scomparve per sempre nei cieli della Francia il 31 luglio del 1944 dopo essere decollato da Bastia.

Al termine della presentazione abbiamo potuto godere di una magnifica vista dall'alto della torre stessa.

Siamo poi ripartiti per raggiungere il ristorante situato su una splendida spiaggia dove prima di pranzo abbiamo potuto goderci il mare il sole e un aperitivo.

Nel pomeriggio abbiamo visitato un posto meraviglioso: il Bee Garden! il primo polmone apistico strutturato per

ALGHERO - 8° RADUNO MEZZI MILITARI STORICI 26/28 SETTEMBRE 2025

il ripristino della biodiversità ma non solo.

Il Bee Garden è un parco didattico unico orientato alla rinaturalizzazione del territorio a beneficio degli insetti impollinatori, in particolare le api. E' un'oasi di pace dove trascorrere del tempo immersi nella natura e un punto di riferimento per tutti coloro che sono sensibili alle tematiche ambientali.

Il proprietario Davide ha messo a dimora migliaia di piante di girasole, lavanda, mirto, corbezzolo e rosmarino creando un polmone apistico primo in Italia.

Il Bee Garden accoglie famiglie e scolaresche per far vedere nel concreto la vita delle api e della flora e spiegare l'importanza di questo insetto minacciato dai grandi cambiamenti climatici e dalle politiche agricole dell'uomo. Per rendere ancora più unica questa oasi il Bee Garden collabora con la rete Bug's Hotel ITA, specializzata nella creazione di rifugi per insetti impollinatori, e con il laboratorio sociale di Trento, un centro di eccellenza nella progettazione sostenibile. Una cooperazione mirata alla creazione del nuovo percorso per api solitarie, queste non producono miele ma svolgono un ruolo molto importante nell'eco sistema contribuendo all'impollinazione di numerose specie vegetali.

Quello che stupisce ancora di più è la forza e la caparbietà di Davide che da solo porta avanti questo progetto al servizio di tutti. Da precisare che all'interno del parco si trovano anche delle postazioni fortificate legate alla 2a guerra mondiale che Davide ha reso visibili.

Dopo la visita rientro in hotel per poi ritrovare il gruppo per la cena.

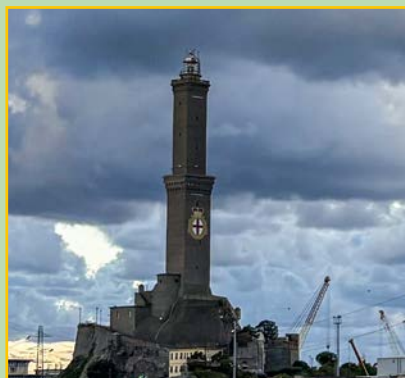
Il secondo giorno ci siamo trovati con il gruppo nel centro di Alghero e una volta arrivati tutti siamo partiti alla volta delle Domus De Janas di Pottu Codinu, un sito archeologico situato nel comune di Villanova Monteleone, composto da 9 domus (casa delle fate) scavate nella roccia calcarea.

Queste tombe risalgono al neolitico recente, circa 3500 a.c., erano utilizzate per la sepoltura dei defunti, alcune sono particolarmente ampie e presentano spesso più vani e banconi scavati nella roccia per il riposo dei defunti. Inizialmente venivano usate per le sepolture collettive primarie e secondarie con i corpi disposti in posizione rannicchiata.

All'interno delle tombe sono stati ritrovati frammenti di vasi, picconi di pietra e un idoletto femminile di calcite. Nel 2025 il sito archeologico è stato inserito nella lista dei patrimoni dell'umanità dell'UNESCO.



ALGHERO - 8° RADUNO MEZZI MILITARI STORICI 26/28 SETTEMBRE 2025



Abbiamo poi fatto una breve visita al borgo di Monteleone Rocca Doria, un piccolo paese situato nell'entroterra di Alghero dove ci sono i resti di un castello appartenuto ai Doria nel secolo XIV.

Dopo la visita siamo andati a pranzo per poi trasferirci ai bastioni di Alghero e sfilare con i mezzi attraverso il centro storico della città, per concludere poi la serata con la cena di gala, dove molti partecipanti al raduno si sono presentati in alta uniforme.

Domenica ultimo giorno del nostro raduno, dopo il solito ritrovo mattutino a Fertilia abbiamo fatto visita all'Ecomuseo Egea - Una luce sulla memoria. Una visita molto toccante. L'ecomuseo Egea è un'occasione unica per riscoprire e valorizzare una storia ricca di valori ed estremamente attuale, un modo per tenere accesa una luce sulla memoria di una comunità tanto inclusiva quanto eterogenea, composta da uomini e donne di diverse provenienze che insieme sono stati capaci di ricostruire una vita in libertà seppur lontani dalla loro terra d'origine.

Oltre ai sardi si sono ritrovati veneti, emiliani, esuli d'Istria, Fiume e Dalmazia; insieme hanno ricostruito una città distrutta e abbandonata dalla fine del 1941.

Egea rappresenta il viaggio che gran parte degli esuli hanno affrontato per mare. Un mare che li ha condotti verso la libertà e che ha consentito loro di raggiungere mete lontane e a volte sconosciute.

Un mare che diventa ponte tra i popoli, un elemento che unisce queste donne e questi uomini. Ci sarebbe tanto da raccontare ma un consiglio: un giretto ad Alghero e Fertilia per visitare questo "Ecomuseo".

Prima di pranzo abbiamo visitato l'Aquarium Rubrum, un acquario di coralli situato nella torre San Giacomo ad Alghero dove viene spiegata in dettaglio la vita del corallo e della storia che gli appartiene legata a questa riviera, il tutto raccontato in modo dettagliato simpatico e competente.

Per terminare la tre giorni del raduno abbiamo pranzato ancora una volta tutti insieme poi, tra i primi saluti di chi aveva la nave nel pomeriggio, chi in serata e qualcuno che restava ci siamo dati un arrivederci tra due anni.

Personalmente devo dire che il raduno in Sardegna, questo è il mio terzo, è sempre una meravigliosa vacanza che porto nel cuore.

SONIA SERIZZI



CASSINO - ASIMILISHOW - 27/28 SETTEMBRE 2025

L'edizione 2025 dell'Asimilishow ha avuto come base Cassino, luogo denso di storia e che ha vissuto tragiche vicende durante la Seconda Guerra mondiale.

Erano presenti una trentina di veicoli in rappresentanza di tutti i club di veicoli militari affiliati ad ASI, oltre allo staff del Bunker Soratte; tra i veicoli partecipanti, per la maggior parte risalenti al periodo bellico, spiccava una "mosca bianca" e precisamente la splendida Fiat AR59 del nostro socio Alessandro Ranucci, in versione aviolancio e cannoniera, dotata ovviamente del cannone controcarro M40 (106 senza rinculo): un pezzo veramente raro e restaurato alla perfezione; una nota di colore considerando che l'amico Alessandro ha fatto il trasferimento andata e ritorno su strada e per di più senza copertura, con il cannone il bella mostra!

La manifestazione è iniziata già il venerdì pomeriggio con l'arrivo delle bisarche e dei primi partecipanti; una



volta scaricati i veicoli un piccolo convoglio ha raggiunto Cassino per visitare il museo Historiale, un museo interattivo inaugurato nel 2004 e che ripercorre con



CASSINO - ASIMILISHOW - 27/28 SETTEMBRE 2025



filmati e testimonianze i fatti avvenuti 60 anni prima; nel piazzale del museo si trova un carro armato M10 Wolverine.

Il sabato mattina i veicoli in colonna hanno preso la direzione dell'Abbazia di Montecassino facendo una prima sosta, lungo la strada, alla fortezza di Rocca Janula, sapientemente restaurata, che rappresentava la prima linea di difesa dell'Abbazia.



12

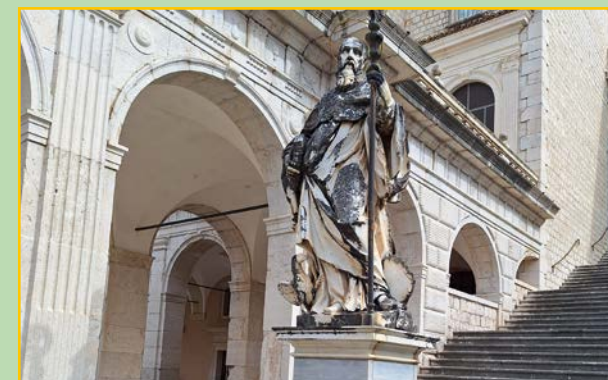
CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



CASSINO - ASIMILISHOW - 27/28 SETTEMBRE 2025

Proseguendo, la colonna ha raggiunto l'Abbazia di Montecassino dove, con sorpresa, ha incrociato la manifestazione ASI "Circuito della Valle del Liri"; è scattato quindi una sorta di gemellaggio tra veicoli civili e veicoli militari, suggellato da numerose foto e dalla presenza del presidente ASI Alberto Scuro.

Dopo la visita all'Abbazia che, ricordiamo, è stata distrutta ben quattro volte durante la sua esistenza - nel



13

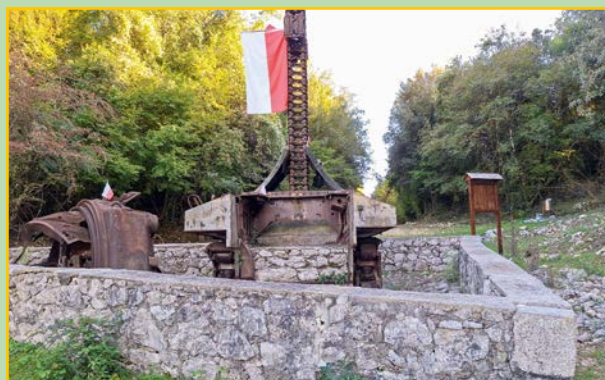
CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



CASSINO - ASIMILISHOW - 27/28 SETTEMBRE 2025



577 dai Longobardi, nell'883 dai Saraceni, nel 1349 da un terremoto ed infine nel 1944 dai bombardamenti - la colonna ha raggiunto il vicino cimitero Polacco, dove riposano le spoglie di oltre 1.000 soldati, per proseguire poi in direzione Santa Maria dell'Albaneta, dove presso il locale birrificio abbiamo potuto pranzare a assaggiare la birra ivi prodotta. Non molto distante dal birrificio si trova un altro carro polacco, che pare sia stato monumentato



14

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



CASSINO - ASIMILISHOW - 27/28 SETTEMBRE 2025

nel luogo in cui fu colpito durante la Seconda Guerra mondiale.

Nel pomeriggio rientro tranquillo agli alberghi in previsione della cena di gala; durante la cena sono state distribuite alcune targhe ricordo, una in particolare alla impavida Andrea Shaffer che con la sua Jeep è giunta via strada dall'Austria a Cassino in solitaria! Inoltre abbiamo festeggiato i 20 anni del club Highway Six con tanto di



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

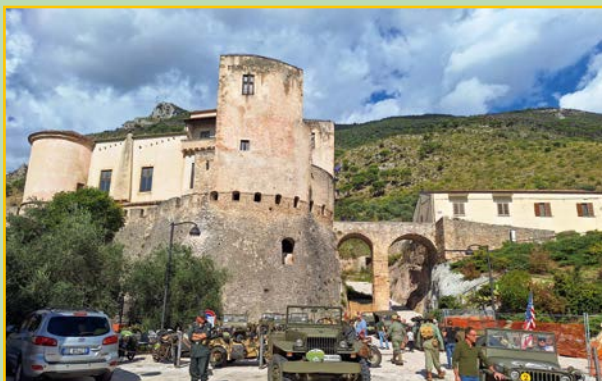
15

CASSINO - ASIMILISHOW - 27/28 SETTEMBRE 2025



taglio di torta dedicata.

La domenica partenza alla volta di Mignano Monte Lungo, con sosta per consentire la visita al piccolo ma interessante Sacrario con tanto di museo e cimitero dove riposano i soldati italiani; a seguire trasferimento a Venafrò, con l'interessante borgo fortificato, dove è presente anche il bellissimo museo Winterline, allestito interamente con materiale recuperato nei dintorni. All'interno del museo alcuni diorami molto curati, in particolare quello che ritrae l'orso, o meglio il soldato! Wojtek, che venne adottato come mascotte e regolarmente arruolato tra i soldati della 22ª Compagnia rifornimenti di artiglieria del Secondo Corpo Polacco. Indi trasferimento sotto l'immancabile temporale che ci ha "rinfrescati" sino al ristorante per la pausa pranzo. Nel pomeriggio, sulla strada del ritorno, tappa a San Pietro Infine, paese interamente distrutto da quindici



16

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

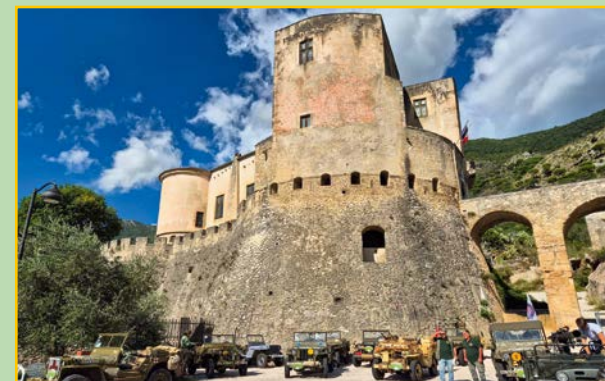


CASSINO - ASIMILISHOW - 27/28 SETTEMBRE 2025

giorni di bombardamenti e ricostruito ex novo più a valle. Del paese originario restano ancora le macerie della guerra, solo in parte rimosse.

Riassumendo: un week end denso di storia, luoghi interessanti e per alcuni, me compreso, mai visitati prima d'ora! Da vedere o rivedere sicuramente!

WALTER SECCO



17

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



MALPENSA FIERE – AMERICAN BIKES & CARS SHOW 25/26 OTTOBRE 2025

Nel weekend del 25 e 26 ottobre, il Club Veicoli Militari Storici ha partecipato al American Bikes & Cars Show, l'evento di riferimento per gli appassionati di cultura custom, veicoli americani e mezzi d'epoca, che si è svolto presso il centro espositivo Malpensa Fiere.

Lo spazio espositivo del club ha rappresentato un vero e proprio viaggio nel tempo, grazie alla presenza di alcuni esemplari di grande valore storico e collezionistico:

- una Ariel del 1943, motocicletta di produzione britannica largamente impiegata dalle forze armate durante la Seconda Guerra Mondiale, apprezzata per affidabilità e robustezza;
- una Jeep Willys del 1942, simbolo universale della motorizzazione militare alleata e pietra miliare nella



storia dei veicoli fuoristrada;

- una Harley-Davidson militare, rappresentante della celebre serie WLA fornita alle truppe americane e ai loro alleati;



18

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



MALPENSA FIERE – AMERICAN BIKES & CARS SHOW 25/26 OTTOBRE 2025

- un pickup del 1939, raro testimone del periodo prebellico, accuratamente restaurato per conservare ogni dettaglio originale.

La partecipazione del CVMS ha riscosso grande interesse tra i visitatori della manifestazione, molti dei quali hanno potuto ammirare da vicino mezzi che raccontano, attraverso la loro meccanica e la loro patina, pagine di storia del Novecento. I soci del club hanno accolto con entusiasmo le numerose domande e curiosità del pubblico, condividendo competenze tecniche, informazioni storiche e dettagli sui restauri.



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

19

MALPENSA FIERE - AMERICAN BIKES & CARS SHOW 25/26 OTTOBRE 2025



L'American Bikes & Cars Show, evento da sempre dedicato alla passione per la personalizzazione e la tradizione motoristica, ha così visto nel CVMS una presenza capace di coniugare memoria storica e cultura meccanica, offrendo uno spaccato autentico del mondo dei veicoli militari storici.

La partecipazione del club conferma ancora una volta l'impegno costante del CVMS nella tutela, valorizzazione e divulgazione del patrimonio veicolare militare, unendo rigore storico e passione per la meccanica d'epoca.

ANNALISA CATTANEO



20

**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**



NOVEGRO - MILITALIA - 1/2 NOVEMBRE 2025

Anche l'edizione di novembre 2025 della fiera Militalia a Novogro ha visto la presenza del nostro Club con il consueto stand dove erano esposti una Ford Mutt M151A2 ed uno Chevrolet Blazer; non distante faceva bella mostra di sé una Willys, anch'essa esposta grazie al Cvms che ha così contribuito a "riempire" uno spazio vuoto..... eh sì poiché il nostro Club era l'unico presente come club di veicoli militari storici!

Non mancavano le associazioni d'arma, i vari gruppi storici, le rappresentanze delle Forze Armate e la solita miriade di espositori con banchetti carichi di oggetti, attrezzature, abbigliamento, ecc. ecc.

Nei due giorni di apertura numerosi sono stati gli amici che sono passati per un saluto ed i curiosi per le solite domande più o meno sensate; il tutto ha fatto sì che la



fiera sia volata via come sempre, quasi ci fosse bisogno di un giorno in più!

Appuntamento alla prossima edizione!

WALTER SECCO



**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**

21

NOVEGRO - MILITALIA - 1/2 NOVEMBRE 2025



22

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



ALZATE BRIANZA - PRANZO DI NATALE CVMS 14 DICEMBRE 2025

Ridendo e scherzando, è passato un altro anno. Un anno con più complicazioni che soddisfazioni, ma è passato: il segnale inequivocabile è l'invito al pranzo di fine anno da parte del Club, una tappa tradizionale e attesa, fissata per il 2025 per domenica 14 dicembre. Una occasione unica, durante l'anno, per incontrare in una situazione conviviale il più grande numero di amici del CVMS. Quest'anno, oltre al pranzo, c'è stata la novità di poter visitare quello che Ranieri Rezzonico definisce "il suo garage", ma che in realtà è una piccola ma ben assortita realtà museale, con veicoli di particolare interesse non solo per gli appassionati di mezzi militari storici, ma anche per quelli interessati agli automezzi d'epoca. Partendo dalla provincia di Pavia, per iniziare già durante il viaggio a "carburare", contatto il mio più collaudato coequipier, Vittorio, di Castelsangiovanni, che aderisce di buon grado coinvolgendo l'amico Paolo, persona oltremodo gradevole, sia per sorriso coinvolgente sia per la cultura polivalente, che va ben oltre il settore dei veicoli militari storici. Il viaggio dall'Oltrepo pavese alla Brianza mi sembra fulmineo, soprattutto perché dal sedile del passeggero mi sorprende ad apprezzare il panorama brianzolo, caratterizzato da scorci di campagna idilliaca inframezzati da cittadine dove piccole e medie realtà industriali hanno preso il sopravvento sulla pre-esistente architettura rurale. Tra una chiacchiera e una battuta, come accennavo il viaggio è velocissimo e alle 10 in punto, in perfetto orario con quanto previsto dalla convocazione, arriviamo al primo appuntamento: i tanti amici e la qualità dei mezzi esposti, uniti all'ospitalità sostenuta da stuzzichini, patatine e bollicine scaldano l'ambiente, nonostante la temperatura non sia



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

23

ALZATE BRIANZA - PRANZO DI NATALE CVMS 14 DICEMBRE 2025



particolarmente mite in barba la bella giornata. In ogni caso non è mancato chi, tra i soci più vicini come residenza, si è presentato all'appuntamento con la vettura scoperta... Ma, come dice la saggezza popolare, il tempo vola quando ci si diverte e viene presto l'ora di andare a tavola. Per il "rancio" la scelta è caduta sull'agriturismo "Cassinazza" di Alzate Brianza (CO), a 5 minuti dal luogo dell'aperitivo: sempre ragionando di bulloni, dinamo e corrispondenze tra i codici RAL e quelli Federal Standard, prendiamo posto sulla lunga tavolata predisposta per il CVMS. I discorsi avviati nella mattinata, continuano, ovviamente, anche durante il pranzo, riuscendo talvolta a rubare la scena alle raffinatezze culinarie che si succedono nei piatti, servite con grazia dal personale della "Cassinazza". L'ora del



ALZATE BRIANZA - PRANZO DI NATALE CVMS 14 DICEMBRE 2025



caffè e dell'ammazzacaffè arriva in un batter d'occhio ed è già il momento dei saluti, preceduti dalla cerimonia di consegna di un "premio speciale" da parte del nostro Presidente Luigi Cattaneo a Romano Capelli, che con la sua Moto Guzzi GT17 del 1936 ha ben rappresentato il CVMS in più d'una occasione ufficiale. Tra baci, abbracci e strette di mano, ci avviamo alla macchina, dopo aver promesso a tutti, e in particolare a noi stessi, di non lasciare passare un anno intero prima di ripetere l'esperienza... Vorrei ringraziare, a nome mio e a nome di tutti i partecipanti, lo staff del Club Veicoli Militari Storici, e in particolare Ranieri Rezzonico per l'ospitalità, Bianca, per aver curato l'organizzazione dell'evento, e sempre lei e suo marito Giorgio per aver sopportato col sorriso



sulle labbra e senza prenderci a bottigliate in testa, il sottoscritto, Vittorio e Paolo durante il pranzo...

ROBERTO BRUCIAMONTI



CERVESINA - ASI IN PISTA 2026 - 1 MARZO 2026

L'appuntamento con ASI in pista, organizzato sull'Autodromo Tazio Nuvolari di Cervesina (PV) dall'Automotoclub Storico Italiano, si avvia a diventare un evento classico di apertura per la stagione, per cui insieme all'amico Walter si è deciso che, anche quest'anno, non si poteva mancare. Situato a una decina di chilometri da Voghera, il circuito Nuvolari si raggiunge in una ventina di minuti partendo da Pavia: non era prevista la partecipazione di veicoli militari (anche se sarebbero stati ben accetti... Ci penseremo), ma pregustavamo l'opportunità di ammirare dal vivo e in azione i tanti modelli sportivi e da corsa che ci hanno fatto sognare in gioventù. Così, domenica 1° marzo, a bordo dell'ormai storica Citroën che fu di mia madre, eccoci a varcare i cancelli del circuito Nuvolari per assistere all'ASI in Pista Spring Experience. E, bisogna ammetterlo, anche stavolta le nostre aspettative non sono andate deluse. Tante, ma



26

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.



CERVESINA - ASI IN PISTA 2026 - 1 MARZO 2026

davvero tante, belle macchine, ma anche davvero tanta bella gente, appassionati di ogni età dai discorsi dei quali trasparivano grande preparazione competenza, un ambiente dove sia Walter sia io ci siamo trovati da subito perfettamente a nostro agio. Come già lo scorso anno, appena arrivati abbiamo avuto modo di scambiare un saluto e due chiacchiere con il Presidente ASI, Alberto Scuro, complimentandoci per la meritatissima elezione a Presidente della FIVA (Federation Internationale Vehicules Anciens): è la prima volta che un Presidente ASI è chiamato a rivestire un incarico internazionale di tale importanza. La partecipazione all'evento era riservata alle auto storiche costruite fino al 2005 e a quelle da competizione costruite fino al 1995, queste ultime suddivise nelle categorie Turismo, Formula, Sport Prototipi e Rally. Il programma della giornata (ad ingresso

gratuito per il pubblico) prevedeva turni in pista dalle 9.00 alle 13.00 e dalle 14.00 alle 17.00, mentre alle 17.30, prima della conclusione dell'evento, sono stati assegnati i premi speciali per le "Best of Paddock". In memoria di Sandro Munari, asso dei rally scomparso lo scorso 28 febbraio, a fianco della vialetto che immette alla pit-lane era stato predisposto uno schieramento di Lancia Fulvia, alcune delle quali proprio nei colori del Reparto Corse Lancia portati al trionfo nel Mondiale Rally dal "Drago" di Cavarzere. Inutile dire che la mattinata è volata e l'ora prevista per il rientro ci ha sorpreso quando ancora non avevamo visto tutto, ma tant'è: l'anno prossimo ci rifaremo, magari presentandoci su una macchina verde militare...

ROBERTO BRUCIAMONTI



CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.

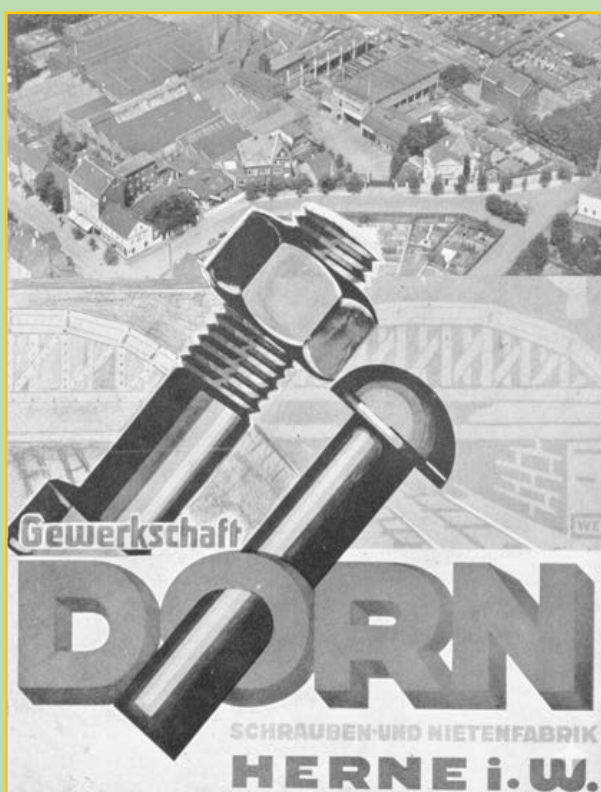
27

UNIONI CHE DURANO NEL TEMPO...

C'è una cosa che accomuna tutti i veicoli che collezioniamo, che siano italiani, americani, francesi, inglesi o tedeschi: questi sono tutti assemblati con dei bulloni.

Per fare chiarezza, il bullone è la risultante di una vite avvitata al proprio dado.

Ora prenderemo in esame le viti a testa esagonale utilizzate sui mezzi tedeschi durante la seconda Guerra Mondiale; per molti potrebbe essere un particolare secondario, ma per i collezionisti e i restauratori più raffinati la bulloneria fa sicuramente la differenza tra un buon restauro e un restauro mediocre. Calcoliamo che un solo sidecar ha più di 200 viti di assemblaggio, immaginiamoci quanti miliardi di viti, dadi e ranelle sono state prodotti durante il secondo conflitto mondiale solo in Germania; aeroplani, carri armati, scaffali, macchinari, porte, armi, tutto era assemblato con viti e dadi! La conseguenza, ovviamente, erano aziende produttrici grandi o grandissime, tutte impegnate ad approvvigionare l'enorme macchina bellica tedesca, che giornalmente ha prodotto centinaia di veicoli per tutto il periodo bellico. Giusto per chiarire sono state costruite circa 18.000 Zündapp KS750, 18.000 BMW R 75, 36.000 BMW R 12, circa 15.000 Schwimmwagen. Verbus, Knipping, Kamax, Karro, Graeka, Ribe, NSF, KZ, Tafel, Dorn, FH, Bauer, Bundu, Rasche, sono le viti più usuali e che mi vengono in mente e, soprattutto, che ho trovato negli anni durante i vari restauri. Sicuramente ci



UNIONI CHE DURANO NEL TEMPO...

saranno altre marche a me sconosciute, ma molte di loro sono ancora attive oggi. Un piccolo aneddoto, da ragazzino smontando una vecchia R12 trovai dei Graeka, siccome la moto era proveniente dalla Grecia ero convinto che si trattasse di bulloneria prodotta in loco, per fortuna ho il vizio di non buttare via nulla e, dopo l'evoluzione della conoscenza, li rimontai sulla moto!

Ribe, Verbus, Graeka, NSF sono le più comuni anche perché erano i primari fornitori di BMW, Volkswagen, Zündapp e DKW.

Sicuramente per noi collezionisti i più ambiti iconici e ricercati sono i Ribe "blitz". Come notate oltre alla scritta Ribe, (Richard BErgner - le iniziale del fondatore) che poteva essere anche per esteso c'è anche la sigla 8G, questo, oltre a essere il grado di resistenza della vite, (sempre presente in tutte le marche, e raramente si trovano viti con numeri e lettere diverse) è la certezza che le viti in questione sono state realizzate prima della metà degli anni '50, quando poi le normative UNI hanno sostituito questo 8G con un 8.8.

L'azienda RIBE era la principale fornitrice della Zündapp, anche perché aveva sede a Schwabach, a soli 20 Km da Norimberga, sede della Zündapp. Un'altra particolarità: le viti di cui stiamo parlando avevano la testa più grande della bulloneria odierna; una vite da 8 mm oggi vuole una chiave da 13 mm per essere smontata e per una vite da 6



UNIONI CHE DURANO NEL TEMPO...



mm ci vuole una chiave del 10; la bulloneria dell'epoca prevedeva la chiave da 14 per le viti da 8 mm e da 11 per le viti da 6 mm. Sempre RIBE e NSF erano i fornitori della BMW. La Volkswagen e la DKW erano serviti dalla Verbus, probabilmente l'azienda più grande, ma pensate che solo la DKW negli anni 30/40 aveva quasi 60.000 dipendenti ed era la più grande azienda al mondo costruttrice di motociclette. Non necessariamente un veicolo restaurato deve avere la bulloneria monomarca, questo per ovvi motivi, durante la loro vita militare sono stati smontati e rimontati decine di volte nelle varie officine dedicate alla manutenzione; per fare un esempio alla Volkswagen venivano consegnate delle Kübelwagen prelevate dai campi di battaglia per essere sistemate, riassemblate e rimandate al fronte e non credo che l'operaio di turno avesse fatto attenzione se una vite era RIBE, Verbus o Graeka, l'importante è che tenesse uniti i pezzi da rimontare, per cui con tutta onestà, personalmente preferisco avere un restauro con varia bulloneria originale piuttosto che tutta bulloneria monomarca di moderna riproduzione. Quando smonto un qualsiasi veicolo non necessariamente tedesco per un eventuale restauro, di tutte le viti che smonto controllo sempre la scritta sulla testa e mi è capitato diverse volte di trovare viti di fabbricazione tedesca su vecchie Indian, trovare viti Ford con la classica F in corsivo su mezzi tedeschi e con fortuna trovare le rarissime viti utilizzate dall'Harley Davidson che, per chi non lo sapesse, anche queste hanno delle particolarità...ma questa è un'altra storia!

Sperando di trasferirvi questa abitudine, mi raccomando, quando smonterete una vite, controllate sempre, e magari scoprirete anche voi l'emozione di un ritrovamento di un vecchio Verbus, o un vecchio Graeka...

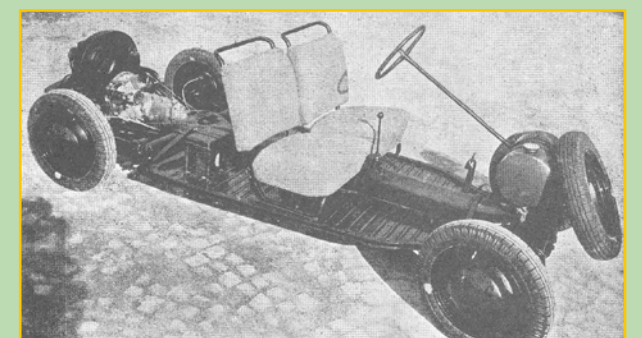
RANIERI REZZONICO



PORSCHE TYP 166 - VOLKSWAGEN SCHWIMMWAGEN



La Volkswagen Schwimmwagen, letteralmente "auto nuotatrice", è una variante anfibia della Typ 82 Kübelwagen e, come del resto quest'ultima, è un progetto opera di quel genio dell'universo automobilistico che fu Ferdinand Anton Ernst Porsche, meglio conosciuto come Ferry (Wiener Neustadt, 19 settembre 1909 – Zell am See, 27 marzo 1998), figlio secondogenito del grande Ferdinand e di Aloisia Johanna Kaes (la primogenita dei Porsche, Louise, era cinque anni più anziana). Nel 1931 il ventiduenne Ferry inizia a collaborare con il padre Ferdinand nello studio di progettazione e ingegneria (Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH) aperto a Stoccarda nell'aprile 1931. Ferry è responsabile, tra gli altri, del progetto tanto della Typ 82 Kübelwagen e della Typ 166 Schwimmwagen, e a lui dobbiamo la descrizione in prima persona delle origini del modello, descritte nel



PORSCHE TYP 166 - VOLKSWAGEN SCHWIMMWAGEN

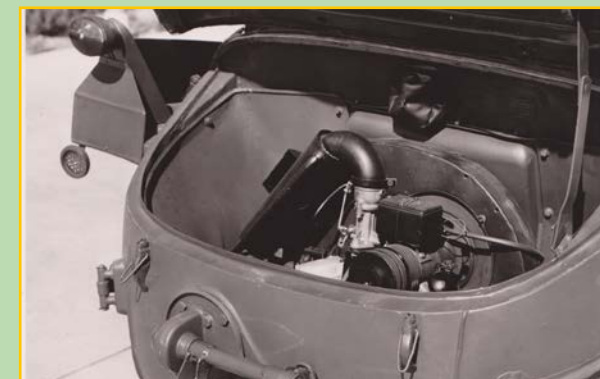


suo libro "La saga dei Porsche" (Giorgio Nada Editore - 1991): «Un giorno vennero da me in ufficio alcuni ufficiali delle SS e mi spiegarono che avremmo dovuto progettare una motocicletta col motore della VW, dotata di un sidecar con ruota motrice, al che chiesi loro per cosa la volessero utilizzare e la risposta fu "andare dappertutto": bene - risposi - vi costruirò un veicolo col quale possiate andare dappertutto, ma non sarà una motocicletta - La mia proposta fu accettata e noi costruimmo una versione più piccola dell'anfibio, con pneumatici più larghi e trazione integrale, che in Russia potesse stare al passo coi carri armati anche nel periodo delle piogge. Era l'unico fuoristrada col quale si potesse effettivamente andare dappertutto. Di questo modello furono prodotti 14.283 esemplari, mentre della VW Kübel circa 60.000. Ma mi sia concesso riassumere qui la nostra produzione di veicoli fuoristrada militari con le loro denominazioni. Presso la ditta Porsche la prima VW-Kübel si chiamava Typ 62 e fu questa che il WaffenAmt (Ufficio Armamenti) collaudò minuziosamente. Con alcune modifiche, entrò in produzione come Typ 82. Ne derivammo un anfibio, Typ 128, per il genio pionieri. Le sue dimensioni erano leggermente superiori a quelle della successiva Typ 166 che avevo progettato per le SS. Con la sua trazione integrale la 166 era in assoluto il miglior veicolo fuoristrada per le truppe.» Sempre nelle memorie di Ferry Porsche è riportato come la prima anfibia, Typ 128, avesse una stretta parentela con la Volkswagen Kübelwagen a quattro ruote motrici (Typ 86/87, realizzata ma rimasta allo stadio di prototipo) e fosse stata progettata a partire dal 18 giugno 1940 a seguito di una richiesta dell'Oberkommando des Heeres per soddisfare le esigenze del genio pionieri



PORSCHE TYP 166 - VOLKSWAGEN SCHWIMMWAGEN

della Wehrmacht: proprio per la Typ 128 la cilindrata del motore era stata portata da 985 a 1131 cc. Le specifiche militari prevedevano una vettura capace di raggiungere su strada gli 80 km/h e di navigare a circa 10 km/h, con trazione sulle quattro ruote e mobilità in acqua assicurata da un'elica azionata dal motore. La direzionalità, tanto su terra quanto in navigazione, avrebbe dovuto essere affidata alle ruote anteriori sterzanti. Il passaggio dalla terra all'acqua e viceversa doveva poter essere effettuato senza che fosse necessario scendere dal veicolo. La richiesta terminava con la raccomandazione che tanto la marcia su strada quanto quella in acqua non dovevano avere ripercussioni sull'efficienza e sulla durata del veicolo. La Typ 128 avrebbe avuto due avversarie: la Trippel SG6, modello costruito su progetto del tedesco Hans Trippel dalla fabbrica Bugatti di Molsheim (soluzione politicamente molto forte, basti pensare che il 15 gennaio 1941, quando la ragione sociale divenne Trippel Werke GmbH, il sostegno finanziario fu assicurato dalla Bank der Deutschen Luftfahrt AG, "Banca Tedesca per i viaggi Aerei", o Aerobank, all'epoca terzo istituto bancario tedesco per importanza, alle dipendenze dirette del Ministero dell'Aeronautica di Hermann Goering...) e con una Leichter Einheits Pkw messa in grado di galleggiare per mezzo di un primitivo scafo costituito da un telone tenuto in forma da una struttura in tubi metallici. Dopo l'approvazione del progetto, l'8 luglio 1940 il WaffenAmt assegnò alla Porsche un contratto per la realizzazione di 3 prototipi: essendo sostanzialmente entrambe le concorrenti già pronte, il primo esemplare di VW Typ 128 venne apprestato con la massima celerità presso l'officina Porsche di Stoccarda, adattando un pianale a quattro ruote motrici



PORSCHE TYP 166 - VOLKSWAGEN SCHWIMMWAGEN



Typ 87 a una carrozzeria specifica allestita dalla Drauz di Heilbronn: il 21 settembre la vettura era pronta. Gli altri due esemplari, con carrozzerie più perfezionate, vennero completati entro il 1° novembre 1940 e, nei giorni 4 e 5 novembre 1940, tutte e tre le vetture furono prese in forza dal Waffen Prüfämter 6 (Wa.Prüf 6) di Kummersdorf per i test da parte dell'esercito. Dopo un mese di prove, la Leichter Einheits Pkw galleggiante venne ritenuta inadeguata alle necessità, mentre i prodotti Porsche e Trippel superarono l'esame, anche se furono reputate necessarie una serie di modifiche e i test proseguirono fino alla primavera del 1941. Motivi di costi, pesi (a vuoto la Trippel pesava 1.800 kg, contro i 950 kg della Typ 128) e capacità produttive dell'azienda fecero prevalere il prodotto VW, ordinato in una preserie di 30 esemplari che, consegnati a partire dal giugno 1941, dopo ulteriori prove sui monti del Tirolo, nella Foresta Nera, nella zona del lago di Costanza, nei Balcani e in Africa furono giudicate ulteriormente perfezionabili, dando origine a un Typ 128 perfezionato (Typ 138) e al Typ 166, il modello sviluppato su richiesta delle SS accennato da Ferry Porsche. La Typ 166, che alla fine risultò vincente, aveva un interasse più corto rispetto alla Typ 128 (2.000 mm invece di 2.400), uno scafo modificato e accorciato, un sistema elementare per la manovra dell'elica (una lunga bacchetta metallica) e altre modifiche, tra le quali la carrozzeria e il pianale portante caratteristico di VW uniti per saldatura a formare un unico componente, con scocca più corta di 38 centimetri e più stretta di 14 rispetto a quella della Typ 128. Collaudata con successo, la Porsche Typ 166 fu approvata dall'esercito il 28 aprile 1942 e accettata dal WaffenAmt il successivo 29 maggio, quando i 125 veicoli di preserie completati erano già

PORSCHE TYP 166 - VOLKSWAGEN SCHWIMMWAGEN

stati distribuiti ai reparti impegnati sul Fronte Orientale per valutazioni operative. L'allestimento delle catene di montaggio presso lo stabilimento KdF (Volkswagen) fu lento e laborioso, tanto che gli esemplari di serie consegnati ai reparti entro la fine del 1942 risultano circa 150, con la produzione destinata a entrare a regime solo dopo l'inizio del 1943 (tra l'altro, dal marzo 1943 il motore di 1.131 cc della Schwimmwagen fu utilizzato anche per le Kübelwagen). La produzione della Typ 166 procedette quindi spedita e relativamente regolare fino alla fine del 1944 (14.283 esemplari realizzati, come abbiamo visto), con ben poche modifiche introdotte in corso d'opera, eccetto quelle dettate dalle necessità produttive per supplire alle carenze dovute alle ostilità, che richiesero la semplificazione di alcuni componenti o la standardizzazione di taluni particolari. Verso la fine del 1944, visto l'andamento della guerra, la produzione della Typ 166 venne sospesa, per dare la priorità alla più semplice ed economica Typ 82: ogni Schwimmwagen costava 4.667 Rm contro i 2.782 di una Kübelwagen (lo stipendio medio mensile di un operaio specializzato o di un impiegato tedesco era all'epoca di 130 Rm, il prezzo di un quotidiano 0,20 Rm mentre quello di una bottiglietta di Fanta - surrogato autarchico della Coca Cola - era di 0,125 Rm. In buona sostanza, Kübelwagen valeva come 21,4 mensilità di un'operaio, mentre una Schwimmwagen equivaleva a circa 36 stipendi...

La vettura fu molto apprezzata dai reparti, però dopo la fine delle ostilità, a causa della carrozzeria a vasca che rendeva difficile l'accessibilità (associata all'impossibilità di reperire i ricambi), la Typ 166 non risultò molto appetibile per l'utenza civile. Le poche eccezioni furono rappresentate da quei servizi pubblici che necessitavano



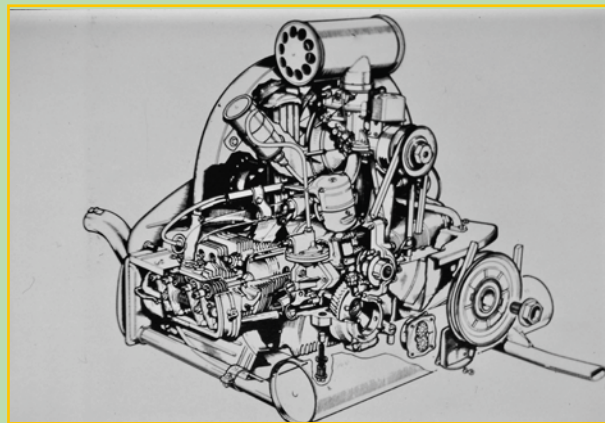
PORSCHE TYP 166 - VOLKSWAGEN SCHWIMMWAGEN

di veicoli in grado di “andare dappertutto”: nei primi mesi del 1951 il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. ne acquistò una decina, semidistrutte, presso i campi ARAR (Azienda Recupero e Alienazione Residuati). Ricondizionate e assegnate ai Comandi Provinciali, le 166 già nel corso dello stesso anno, caratterizzato da forte maltempo e ricorrenti alluvioni, resero importanti servizi. Una Typ 166 è ancor oggi in carico ai Vigili del

Fuoco di Mantova (fa parte del patrimonio della Galleria Storica Nazionale dei V.V.F), a testimonianza della competenza e della passione di almeno tre generazioni di meccanici dei nostri Pompieri.

DANIELE CEREDA

SCHEDA TECNICA



MOTORE

posteriore, 4 cilindri contrapposti, raffreddamento ad aria forzata con radiatore dell'olio, 1.131 cc, 25 CV a 3.000 giri al minuto, 6,8 kgm a 2.000 giri, distribuzione con valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

TRASMISSIONE

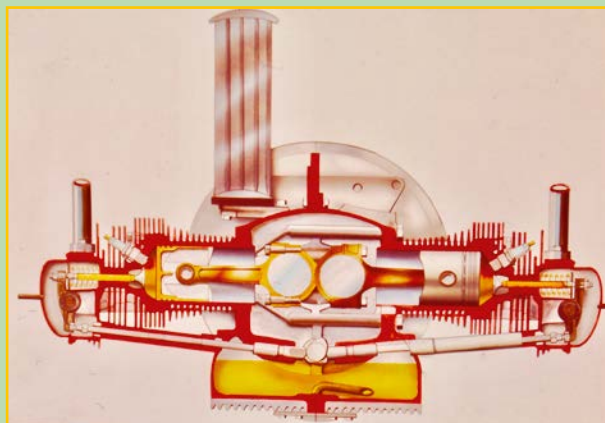
trazione posteriore, trazione integrale inseribile, differenziali anteriore e posteriore autobloccanti, cambio a 4 velocità + primino e retromarcia, pneumatici 5.25-16 o 200 - 12 o 200 - 16.

CORPO VETTURA

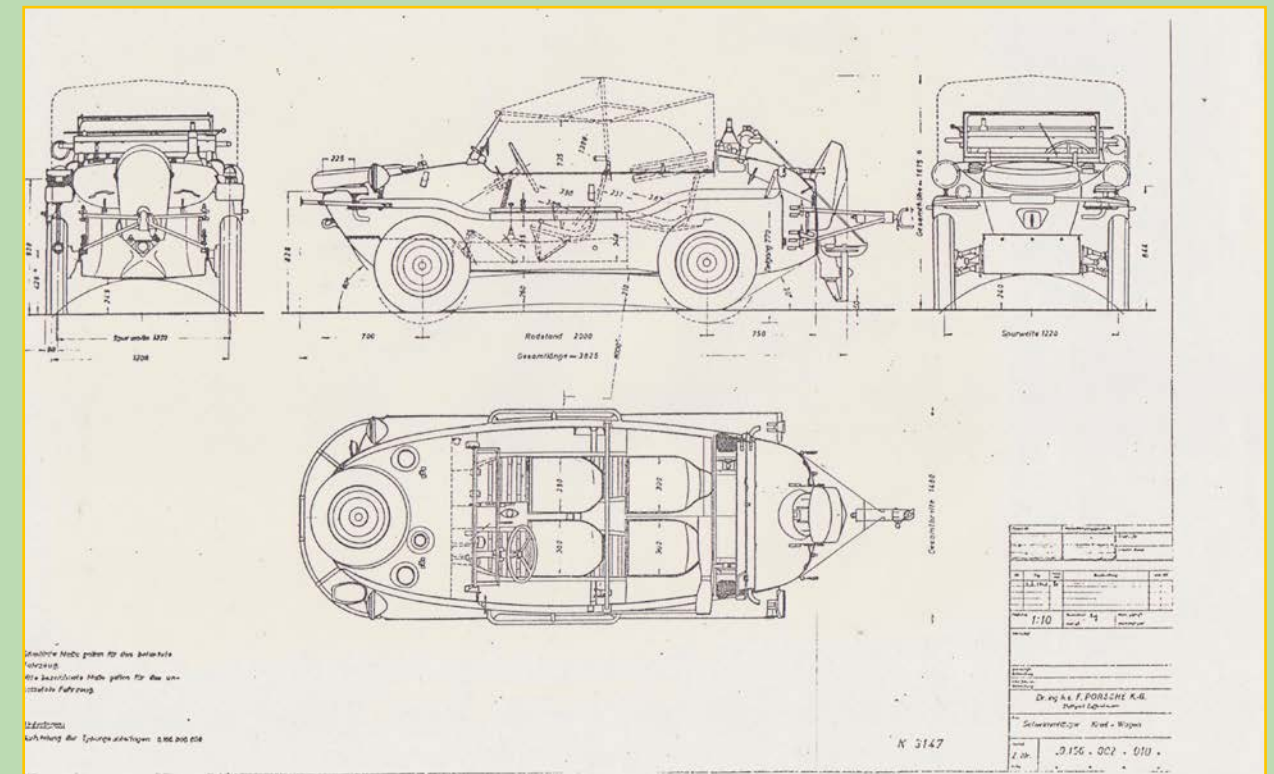
carrozzeria ermetica a vasca, integrata al telaio in una struttura autoportante in acciaio, sospensioni a quattro ruote indipendenti con barre di torsione trasversali e ammortizzatori idraulici telescopici, freni a tamburo a comando meccanico, capacità carburante 50 litri (2 serbatoi da 25 litri).

DIMENSIONI, PRESTAZIONI E PESI

lunghezza 3.825 mm, larghezza 1.480 mm, altezza 1.680 mm, passo 2.000 mm, carreggiate A/P 1.220/1.230 mm, altezza minima da terra 265 mm, diametro di volta 10 m (in acqua 16 m), velocità massima 80 km/h (in acqua 10 km/h), pendenza superabile 60%, consumo su strada 9,5 litri/100 km, in acqua 10 litri/ora, autonomia su strada 520 km, peso a vuoto 910 kg, portata 435 kg, peso a pieno carico 1.345 kg.



PORSCHE TYP 166 - VOLKSWAGEN SCHWIMMWAGEN



RICORDANDO MAURIZIO BERETTA

Il 22 ottobre dell'anno scorso si è spento, dopo breve quanto inesorabile malattia, Maurizio Beretta, già Consigliere del nostro club nonché dell'MVPA (unico italiano eletto, dopo il presidente Allegranzi, in questa realtà di norma appannaggio degli americani). Pilota di linea a lungo raggio, appassionato collezionista e studioso di mezzi militari, era conosciuto per le meticolose ricerche di parti NOS che reperiva ovunque nel mondo grazie a una estesa rete di conoscenze e amicizie. Ogni suo mezzo era restaurato alla perfezione, come si dice fino all'ultimo bullone (qui è al volante della sua Schwimmwagen appena rimessa a nuovo). Carattere deciso e puntiglioso era però sempre pronto ad aiutare nella ricerca di pezzi e non faceva mai mancare un buon consiglio. Grande organizzatore, pianificava nei dettagli visite a musei e zone di battaglia in tutta Europa; per l'ultima, al Sacrario di El Alamein, purtroppo non c'è stato tempo...



MOSCHETTO AUTOMATICO BERETTA



MAB è acronimo di Mezzi, Armi e Battaglie ma anche di Moschetto Automatico Beretta, un'arma ormai storica ma ancora famosa nel mondo.

Il MAB fu progettato a partire dal 1935 dalla Beretta su richiesta del Ministero dell'Africa Italiana, che necessitava di un moschetto automatico da destinare al Corpo di Polizia Coloniale alle sue dipendenze.



La Beretta all'epoca aveva già una certa esperienza nel settore poiché il suo tecnico di punta, l'ingegner Tullio Marengoni, già nel 1918 era stato incaricato di sviluppare uno dei primi moschetti automatici italiani, il Beretta Modello 18, arma in calibro 9 Glisenti della quale poterono essere consegnati solo 4.500 - 5.000 esemplari prima della fine della Prima Guerra mondiale. Anche se il termine delle ostilità "congelò" gli ordini del Regio Esercito per questo tipo di armi, Marengoni continuò lo sviluppo del Mod. 18, ciò che diede i primi frutti concreti con il Beretta Mod. 18/30, simile nell'aspetto al predecessore ma molto diverso da questo sotto il profilo meccanico, a cominciare dal fatto che l'alimentazione con caricatore superiore del Mod. 18 lasciava il posto a quella con caricatore inferiore, destinata a divenire la norma per questo genere d'armi. Il Mod. 18/30, proposto in diverse varianti dalla Casa di Gardone Val Trompia, divenne familiarmente noto come "siringone" per via del fatto che il dispositivo di armamento terminava nella parte posteriore della culatta, sopra al calcio, con un'appendice d'azionamento ad anello che la faceva somigliare a una, seppur enorme, siringa ipodermica, di quelle in uso all'epoca. Solo qualche esemplare del "siringone" fu preso in



MOSCHETTO AUTOMATICO BERETTA

carico dalle Forze Armate italiane, probabilmente per scopi valutativi, mentre una commessa di un certo peso per la variante semiautomatica venne da parte della Milizia Forestale (oggi Carabinieri Forestali) e un ordine arrivò anche dall'Argentina. Il Modello 18/30 conservava il calibro 9 mm Glisenti del Mod. 18, una cartuccia dimensionalmente sovrapponibile alla tedesca 9 mm Parabellum (sono entrambe 9x19 mm) ma decisamente meno potente, non ritenuta idonea dal Regio Esercito per un'arma del genere destinata all'uso militare (la Glisenti ha una carica di polvere inferiore del 25% circa, con prestazioni di conseguenza). Pare che prove valutative siano state effettuate anche con una versione in calibro 9 mm Parabellum del "siringone", un fantomatico "Moschetto Mitragliatore Extra-Leggero calibro 9 mm" che non diede buona prova, rimase allo stadio di prototipo e apparentemente scomparve senza lasciare tracce (salvo qualche fotografia). Per questo l'ottimo Marengoni verso la metà degli anni Trenta mise allo studio un nuovo moschetto automatico (o mitra, come vuole la definizione italiana di questo tipo d'arma) creato specificamente per il 9 mm Parabellum, calibro destinato a diventare una pietra miliare nel settore. Il prototipo del futuro Moschetto Automatico Beretta è conservato nel museo della Casa: la calciatura in legno è simile a quella del "Moschetto Mitragliatore Extra-Leggero calibro 9 mm", ma la meccanica è tutta nuova e prefigura quella del MAB 38, con doppio grilletto (quello anteriore - liscio - per il colpo singolo, quello posteriore - zigrinato - per il tiro a raffica); il prototipo ha la canna rivestita da un esteso manicotto alettato d'alluminio, soluzione poi abbandonata a favore di un manicotto forato in acciaio. Il Moschetto Automatico



MOSCHETTO AUTOMATICO BERETTA

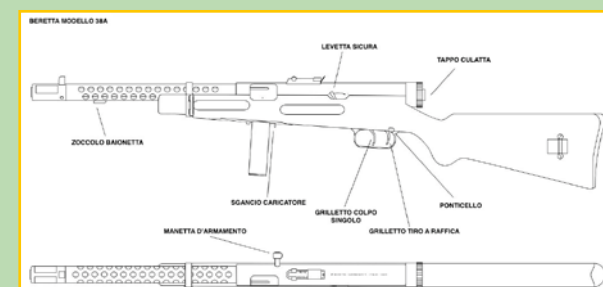


Beretta Mod. 38 di preserie (brevettato il 22 marzo 1938, quando stranamente già la produzione era stata avviata dal gennaio precedente) conservava la finestra d'espulsione superiore del "siringone" e prevedeva su alcuni esemplari l'attacco per la baionetta, baionetta che poteva anche essere pieghevole come quella dei Modelli '91 da Cavalleria. Dopo la conclusione dei test da parte delle Autorità militari, l'otturatore e il gruppo di scatto furono modificati, la finestra d'espulsione venne spostata sulla sinistra, furono leggermente risagomate la calciatura e l'impugnatura a pistola e le fresature sul manicotto previste per i prototipi e i MAB 38 vennero sostituite da fori sfalsati in successione, dando origine al MAB Mod. 1938A, un'arma superba, affidabile e precisa, all'epoca sicuramente la migliore della categoria, avente come difetti un peso importante (4,25 kg con caricatore vuoto), lunghi tempi di produzione dovuti alle complesse lavorazioni richieste e un costo notevole, legato alla raffinatezza delle soluzioni adottate (inizialmente era previsto l'uso di legno di noce per le calciature...). Il primo lotto di 500 esemplari, dotati di baionetta pieghevole, venne consegnato alla Polizia dell'Africa Italiana nell'ottobre 1938. L'arma fu poi adottata dal Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza (l'attuale Polizia) e dalla Milizia Volontaria Sicurezza Nazionale, che ne ricevettero una versione priva dell'attacco per la baionetta e con compensatore modificato. Il Regio Esercito cominciò a ricevere MAB Mod. 38/A solo nel 1940/41, poiché la produzione iniziale venne destinata alla Romania. Dopo l'armistizio dell'8 settembre, l'arma restò in produzione pressoché inalterata fino al 1944 per le forze armate tedesche e per quelle della RSI, anche se già erano disponibili le successive versioni "austere"



MOSCHETTO AUTOMATICO BERETTA

sviluppatе da Marengoni per ridurre i costi e accelerare la produzione, ovvero la 38/42 e la 38/44, con la consegna del 38/A che comunque continuò formalmente fino al 1954. Apprezzatissimi durante il conflitto sia dai nostri militari sia da alleati ed avversari di turno, i mitra Beretta rientrarono in produzione appena dopo la fine delle ostilità, incontrando un buon successo d'esportazione (vennero ordinati da Argentina, Iraq, Siria, Costa Rica, Nigeria, Pakistan ed Egitto). Nel 1946 la Commissione Alleata di controllo autorizzò la Beretta alla realizzazione di 52.000 nuovi MAB destinati all'Esercito Italiano e alle forze di Polizia, inoltre alla Beretta furono assegnati contratti per il ricondizionamento dei MAB di varia provenienza custoditi negli arsenali e nei depositi delle Forze Armate dello Stato, operazione che portò annualmente alla disponibilità di ulteriori 9.000-10.000 armi. Nel 1948, un concorso ministeriale per un nuovo mitra per le Forze Armate vide la vittoria del MAB 38/49, versione migliorata del 38/44. Negli anni Cinquanta cambiò la nomenclatura dell'arma: il 38/A divenne Modello 1, il 38/42 Modello 2, il 38/44 Modello 3 e il 38/49 Modello 4; quest'ultimo, con modifiche ai dispositivi di sicurezza, diventò in seguito anche Modello 5. L'ultimo ordine italiano per un mitra di questa famiglia fu formalizzato nel 1956 dall'Arma dei Carabinieri, che chiese alla Beretta una versione ulteriormente aggiornata del 38/49, ma ormai il MAB era sul viale del tramonto: presto sarebbe arrivata la mitraglietta M12, ideata nel 1959 da un altro grande progettista della Casa, Domenico Salza. L'era del pensionamento, per il MAB, arrivò nel maggio 1970, partendo dai modelli 1, sostituiti presso i reparti da Garand e FAL, tuttavia l'arma, nelle sue varianti 4 e 5, era ancora in servizio



MOSCHETTO AUTOMATICO BERETTA

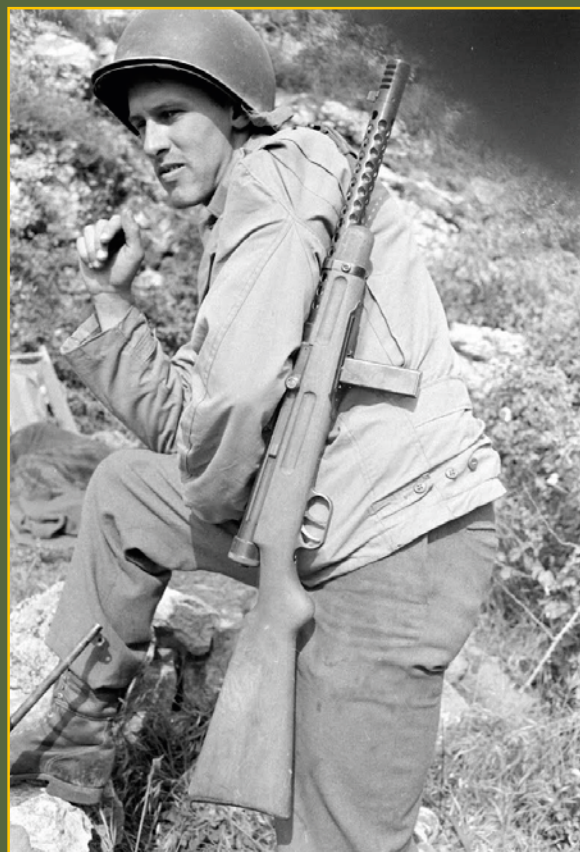
nel 1984 (pubblicazione SME 5369 del 1983), e le sue versioni 4 e 5 sono ancora citate nella "Direttiva tecnica per i materiali d'armamento" emessa dalla Direzione Generale degli Armamenti Terrestri nel febbraio 1998: la validità dell'arma non era mai stata in discussione,

stavano semplicemente cambiando la Società e i contesti operativi...

ROBERTO BRUCIAMONTI

Una cartuccia coi Fiocchi...

Sebbene funzionasse anche con cartucce 9 Parabellum, per ottenere un rendimento balistico ottimale (tale da giustificare i 500 metri riportati sull'alzo...) dal MAB Mod. 38 era necessario l'uso delle munizioni specifiche, le 9M38, sviluppate dalla Giulio Fiocchi di Lecco in stretta collaborazione con la Casa di Gardone. Noto anche come 9 Fiocchi o SuperFiocchi, il 9M38 qui sotto, in alto, era identico al 9 Parabellum, ma disponeva di una carica più potente, tanto che con una canna da 22 cm la palla da 115 grani raggiungeva una velocità alla volata di 450 m/s contro i 430 di quella di una Parabellum di ugual



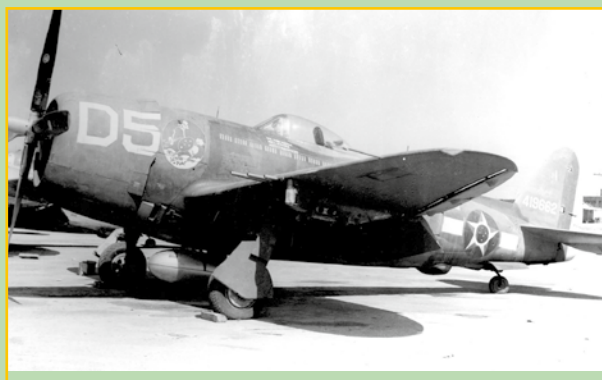
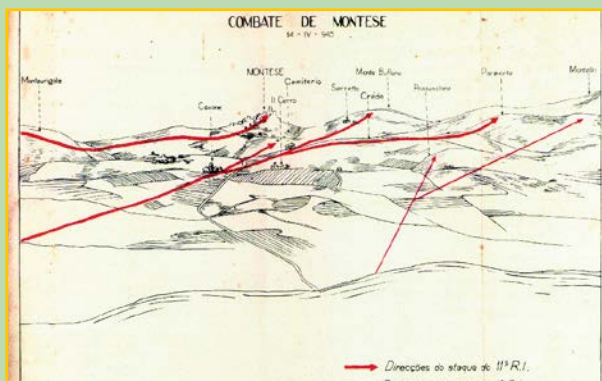
peso (altre fonti parlano di 430 m/s per il 9 Fiocchi contro 400 per il 9 Parabellum). Vittorio Balzi, nel suo insuperabile volume "I mitra italiani 1915-1991", riporta che la differenza di velocità tra le due cartucce è legata a tanti fattori ma "va da un minimo di 20 a un massimo di 70 m/s", sottolineando come il 9M38, grazie anche all'uso di polveri abbastanza progressive, sfruttava appieno la canna lunga 32 cm del MAB 38/A.

MONTESE E LA FORÇA EXPEDICIONÁRIA BRASILEIRA

Tra la seconda metà di febbraio e l'inizio di marzo del 1945 gli Alleati avviano l'Operation Encore, nell'intento di scardinare le posizioni d'arresto tedesche sull'Appennino Modenese e Bolognese che, dall'inverno precedente, impediscono loro l'avanzata verso la valle del Po. Dell'offensiva sono incaricate la 10th Mountain Division dell'U.S. Army e la 1ª Divisão de Infantaria (expedicionária) Brasileira (1ª DIED, inquadrata nella FEB, Força Expedicionária Brasileira): agli americani è assegnato il compito di conquistare Monte Belvedere, mentre i brasiliani devono proteggere il fianco destro dello schieramento, avanzando in parallelo e attaccando monte Castello. L'operazione si conclude con successo, con i brasiliani che avanzano fino a conquistare Castelnuovo. I tedeschi sono obbligati a ripiegare dopo aver subito forti perdite, ma anche tra le truppe attaccanti le perdite sono importanti: alla fine dell'Operazione Encore tra le fila della FEB si contano 240 morti, 1.382 feriti e 44 dispersi. Nei giorni che seguono la presa di Castelnuovo, la FEB viene trasferita sul fianco sinistro della 10th Mountain Division, con il nuovo piano d'operazioni che incarica i reparti brasiliani di avanzare lungo la valle del Panaro, in direzione di Montese e di Zocca. La linea di difesa tedesca, presidiata da veterani della 232ª Infanterie-Division e della 114ª Jäger-Division, comprende non solo Montese, ma anche le alture del Monte della Chiesaccia (888 m s.l.m.), del Monte Buffone (927 m) e del Montello (919 m) che, alle spalle dell'abitato, costituiscono il fulcro del dispositivo tedesco nella zona. L'offensiva in questo settore è di competenza della V Armata Statunitense, al comando del Generale Truscott, e acquista grande importanza quando l'assalto dell'8ª Armata Britannica alle posizioni tedesche nella zona adriatica, iniziato



MONTESE E LA FORÇA EXPEDICIONÁRIA BRASILEIRA

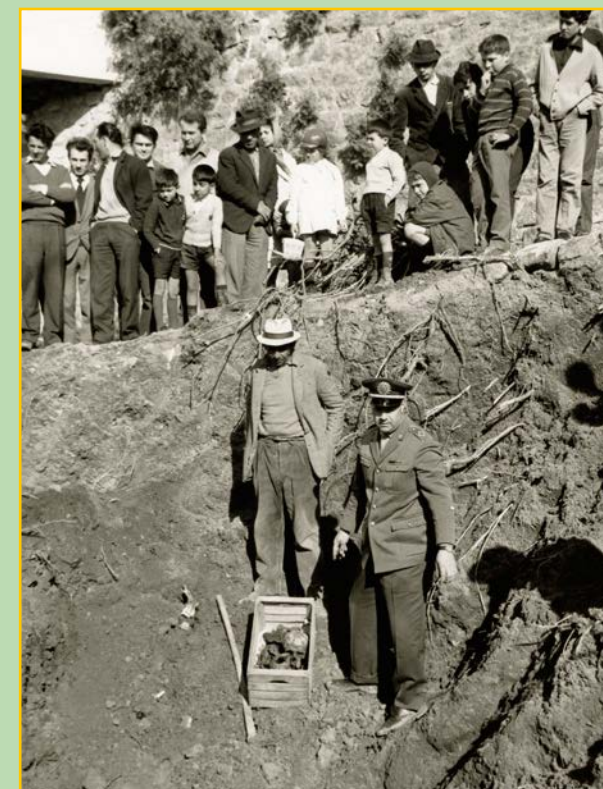


il 9 aprile 1945, incontra forte resistenza. Così, alle 9 della mattina del 14 aprile 1945, i reparti del 1° e dell'11° Reggimento di Fanteria brasiliani scattano all'offensiva, dopo un'intensa preparazione d'artiglieria e sotto la protezione dei cacciabombardieri P-47 del 1° Gruppo da Combattimento della Força Aérea Brasileira (equipaggiato e addestrato negli Stati Uniti). Dopo aver sondato le difese tedesche di Montese con un attacco sostenuto dal 1° e dal 2° Plotone della 2ª compagnia del 1º Battaglione dell'11º Reggimento, i brasiliani lanciano all'attacco dell'abitato di Montese anche altri due plotoni, mentre il fianco destro dello schieramento è protetto da una puntata in direzione Possessione-Monte Bullone del 1° reggimento: al calare dell'oscurità, nonostante la resistenza nemica, i brasiliani sono padroni di Montese, con perdite molto limitate (un caduto e tre feriti) ed entrano in paese anche gli americani della Battery C, 27th Armored Field Artillery Battalion. Nella mattinata del 15, mentre i brasiliani consolidano le loro posizioni a Montese, si scatena il contrattacco tedesco, sostenuto da un vivacissimo intervento dell'artiglieria tedesca, che spara ben 1.800 colpi contro le posizioni tenute dalla Divisione brasiliana. Quest'ultima, dopo aver occupato Montese, ha l'ordine di avanzare verso Monte Buffone, nell'assalto del quale, a rotazione, vengono impiegati sei



MONTESE E LA FORÇA EXPEDICIONÁRIA BRASILEIRA

battaglioni di fanteria. L'azione tedesca invece, fallito il contrattacco su Montese, si concentra sulla resistenza attorno a Monte Buffone, ostinata e appoggiata da un nutrito fuoco d'artiglieria indirizzato principalmente contro l'abitato di Montese, che viene raso al suolo: delle 1.121 case presenti, non meno di 833 risultano distrutte, e si piangono 189 vittime civili. Solo all'alba del 16 aprile i tedeschi desistono, anche se in sostanza i brasiliani riescono a bonificare completamente dai franchi tiratori e dai combattenti isolati la cittadina e le zone limitrofe solo il successivo 17 aprile, appena prima che la Divisione venga ritirata dal fronte per il necessario riordino: nei tre giorni della battaglia per Montese, ha perso 430 effettivi, compresi 34 caduti. Si stima che le perdite tedesche siano state di 497 uomini (453 prigionieri e 44 caduti). Nonostante la fine dei combattimenti, il 18 aprile Monte Buffone e il Montello sono considerati terra di nessuno e gli Alleati riescono a prendere possesso delle alture sovrastanti Montese solo in seguito alla ritirata tedesca del 19 aprile, causata dallo sfondamento del fronte operato dalla 10ª Divisione da Montagna americana nella zona di Tolè. La determinazione con cui la 1ª Divisão de Infantaria ha affrontato il nemico riceve l'encomio del Comando americano, ma è dalla popolazione locale che i brasiliani della FEB ricevono il tributo più apprezzato:



MONTESE E LA FORÇA EXPEDICIONÁRIA BRASILEIRA



nel dopoguerra, il comune di Montese ribattezza “Piazza Brasile” una delle piazze cittadine e “Viale Brasile” la via dove si trova il monumento dedicato ai soldati brasiliani, di fronte al quale ogni 25 aprile si tiene una cerimonia commemorativa con la partecipazione delle autorità locali e di una delegazione brasiliana.

SERGIO GALLOTTI



NUMERI UTILI

CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
VIA RONCAIA 4 - 22070 OLTRONA DI SAN MAMETTE (CO)
CODICE FISCALE 95059670133
TELEFONO 3428426399
SITO WEB WWW.CLUBCVMS.COM
E-MAIL SEGRETERIA@CLUBCVMS.COM

Consiglio Direttivo

Luigi Cattaneo - Presidente
Diego Molteni - Vice Presidente
Lucio De Bernardi
Maurizio De Carli
Patrizia Bianca Gagliazzo - Segreteria
Luciano Gendrini Raineri
Danilo Giacomazzi - responsabile sito web
Giuseppe Nanni - logistica
Cesare Spinardi

Tesoriere

Walter Secco

Comitato Etico

Diego Molteni (Vice Presidente in carica)
Cosimo Prototipo
Gianluca Rezzoagli

Commissari Tecnici di Club

Luigi Cattaneo - veicoli militari in genere
Lucio De Bernardi - veicoli civili area Lombardia Ovest
Federico Dell'Orto - Fiat Campagnola, Alfa Matta e mezzi italiani in genere
Luciano Gendrini Raineri - veicoli civili area Lombardia Est
Diego Molteni - moto e veicoli tedeschi

Gestione e/o Organizzazione Raduni

Lucio De Bernardi
Maurizio De Carli
Luigi Cattaneo
Federico Dell'Orto
Diego Molteni
Cesare Spinardi

Telefono E-mail

349 2732122 bigiocatt@libero.it
340 0630710 molteni.diego@tiscali.it
340 9593718 info@deber.it
333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it
338 8572275 segreteria@clubcvms.com
349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com
328 9868165 info@pioesse.com
328 4660022 mogjeep@gmail.com
031933663 clfspinardi@gmail.com

331 7230780 walter.secco@fastwebnet.it

340 0630710 molteni.diego@tiscali.it
335 5925974 c.prototipo@alice.it
366 6019573 gianluca.rezzoagli@gmail.com

349 2732122 bigiocatt@libero.it
340 9593718 info@deber.it
348 7261042 federico.dellorto@spray.com
349 2363525 managerastoriahotelmilano@gmail.com
340 0630710 molteni.diego@tiscali.it

340 9593718 info@deber.it
333 2491344 decarlimaurizio@virgilio.it
349 2732122 bigiocatt@libero.it
348 7261042 federico.dellorto@spray.com
340 0630710 molteni.diego@tiscali.it
031933663 clfspinardi@gmail.com





CLUB VEICOLI MILITARI STORICI M.A.B.



**CLUB VEICOLI MILITARI STORICI
M.A.B.**