



Aramis



Ottobre 2011 Anno VI° n. 20

NOTIZIARIO DEL CLUB ARAMIS - ASSOCIAZIONE RICREATIVA AUTO E MOTOCICLI STORICI
PERIODICO DI VARIA ATTUALITA' E CULTURA - DISTRIBUZIONE GRATUITA

I Carrozzeri d'Italia: Fissore, Garavini e Ghia

Con questo numero continuiamo il nostro tributo ai molteplici Carrozzeri Italiani trattando come sempre dei meno conosciuti alla stragrande maggioranza delle persone non avvezze al mondo delle Auto d'Epoca, quindi non a noi appassionati in materia. Questa volta parleremo di due piccole realtà ed una piacevole grande realtà che tutt'ora collabora con grandi marchi automobilistici, parleremo della Carrozzeria **FISSORE, GARAVINI e GHIA**.

FISSORE:



Storia

I quattro fratelli **Fissore** (Bernardo, Antonio, Costanzo e Giovanni) iniziano con la produzione di veicoli trainati da cavalli nel 1920, i loro primi passi con la costruzione di auto e camion avviene alla fine di quel decennio. Nel 1930 cominciarono modificando auto di produzione costruite prima della guerra rivolgendo la loro attenzione

ad aiutare lo sforzo militare con la produzione di carrelli vari come base ambulatori, uffici ecc. Dopo la cessazione delle ostilità si sono rivolti alla costruzione di vari veicoli tra autovetture, ambulanze, carri funebri, veicoli commerciali leggeri, ecc. Il 1950 li vide coinvolti sempre più alla modifica su base di chassis Fiat, compreso il coupé 1100TV base del 1953 che fu il loro primo grande successo. Prevedibilmente ebbero i medesimi successi i modelli che seguirono su base Fiat 600 (tra cui Coupé Fissore 1600, una 2+2) e Multipla (compreso il "Sabrina", un 4/6 posti con carrozzeria ridisegnata), e poi l'apice della loro storia, il 1500 e 1600 coupé e spider. La loro prima auto fu una coupé basata sulla Fiat 1500 è

fu presentata al Salone di Torino nel 1959. La versione con la meccanica derivata Osca (tra cui un telaio tubolare) uscì sul mercato nel 1962. Intanto alla fine del 1950 cominciarono anche a costruire coupé e spider su base Auto Union DKW con i suoi

980cc a tre cilindri. Queste furono



Fissore 1500 Coupe 1960 Torino

costruite anche in Argentina, Brasile e Spagna. Dopo lo smantellamento graduale della OSCA, Fissore ramifica i propri prodotti automobilistici diversificandoli, come alcuni prototipi di Vallelunga, l'Elva - BMW, ed alcuni Trident TVR, e vari altri esemplari sempre con numeri



Fiat 1100 Roberta by FISSORE

più ridotti fino ad arrivare alla fine degli anni '60 e '70 (tra cui la 500 base Fissore 127 Scout, Mongho 650 coupé e la A112 Otas). Per tutto questo ebbero anche avuto un buon rapporto con Monteverdi, per i quali si produceva automobili diverse. (cont. a pag. 2)

Sommario

Pag. 1- I Carrozzeri d'Italia: FISSORE, GARAVINI e GHIA;

Pag. 4 - Noi c'eravamo—raduno di Sana Marino e Frasassi Grotte

Pag. 6 - Evento Aramis—III Trofeo Aramis in pista.

Pag. 6 - Nei prossimi Numeri.

L'ultimo successo della compagnia fu la Fiat 127 base 'Scout', introdotta nel 1971. Originariamente sviluppato dalla carrozzeria Maina come la 'Zingara' ma quest'ultimi non avendo le risorse per portarla alla produzione passarono quindi il progetto a Fissore. Fondamentalmente era una 127 con la scocca tagliata e sostituita con una struttura in fibra di vetro, (più tardi furono utilizzati alcuni pannelli in acciaio), e fu aperto come veicolo jeep. Alcuni numeri furono anche esportati. La società chiuse nel 1984.

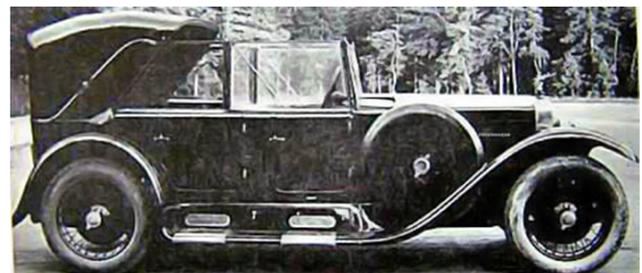


1980 Fiat Ritmo Cabriolet Rayton-Fissore

suo padre. In quegli anni, i telai erano fatti a mano ma la crisi profonda indusse la coppia Garavini a de-

dicarsi esclusivamente alle carrozzerie per gli autobus. Anche se con molteplici ordini e premi ricevuti, negli anni '50 la società cessò ogni attività.

Ambulanza di



25 Italia Mdl 61 by Garavini

Garavini carrozzerie è stato uno dei più importanti costruttori di ambulanza in Italia. Eusebio Garavini, fondatore della Compagnia, era molto attivo in questo settore durante la Grande Guerra, ma non lasciò mai comunque la produzione di auto sportive, diventando così molto popolare nel 1930. La medicare vano era razionalmente pensato e ben rifinito con un armadietto, un lavabo, due volte di posti e due vettori barella.

CARROZZERIA GHIA



La Carrozzeria Ghia SpA (fondata nel 1915 a Torino) è uno dei più famosi design e impresa di carrozzeria italiana nel mondo automobilistico. Istituito con Giacinto Ghia e Gariglio

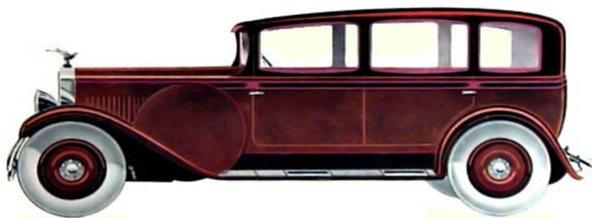
CARROZZERIA GARAVINI



La Carrozzeria Garavini iniziò l'attività a Torino nel 1908 per opera di Eusebio Garavini con il nome di "Corpo Piemonte." Nei primi anni di funzionamento furono costruiti esclusivi telai in collaborazione con Diatta

diverse ambulanze e autobus. Nel 1927 la Garavini brevettò dei sistemi di telaio in "Pluemelastica e Plumacciaio", una valida alternativa al famoso "corpo Weyman elastico", per risolvere il problema della rigidità dei telai che, a causa delle strade dissestate dell'epoca, stressava i telai fino a farli arrivare al punto di rottura. Si rese quindi necessario ancorare il corpo in un formato 'elastico', riducendone il rumore. Durante la crisi del 1929 il lavoro della Ga-

ravini subisce una pesante fase di arresto. A quel tempo la Garavini aveva un organico di 30 dipendenti e circa 230 lavoratori. Ripresero l'attività nel 1930 con il lancio sul mercato della cabriolet su base meccanica 508 "Balilla" che ottenne un grande successo all'estero. Nel 1947 Aldo Garavini riprese le redini dopo la morte di



1929 Fiat 525 N Imperiale Garavini

e presto le due società si fusero in "Diatta e Garavini". Nel 1914 divenne "Garavini SA" e di seguito, nel 1933, divennero "Stabilimenti Garavini Carrozzeria". La società subì notevoli danni durante il conflitto Mondiale, ma riuscì a recuperare e ad impostare e alcuni lavori con auto di lusso come Isotta Fraschini, Alfa Romeo, Fiat, OM e Bugatti, oltre a



Bianchi s9 di trequarti

come **Carrozzeria Ghia & Gari-glio**, che si trovava a Corso Valentinno 4 a Torino. Ghia inizialmente produceva vetture con carrozzeria in leggera in alluminio, raggiungendo la fama con l'Alfa Romeo 6C 1500 e vincendo la Mille Miglia nel 1929. Tra le due guerre mondiali, Ghia progettò

sonaggi importanti divennero proprietari di uno di questi modelli, e altri. Ci furono anche alcuni Ferrari "Ghia-bodied". La Pro-



1948 Fiat 1500 Cabriolet Gioiello Ghia



Ghia 450 silver vi TCE

corpi speciali per Alfa Romeo, Fiat e Lancia, uno dei più famosi è stato il Fiat 508 *Ballilla* sport coupé (1933). La fabbrica è stata ricostruita in Via Tomassi Grossi, dopo essere stata demolita da un raid aereo durante la seconda guerra mondiale (1943). Dopo la morte di Ghia (1944), la società fu

per Fiat, la fabbrica si trasferì a via Agostino da Montefeltro, e Luigi Segre fu assunto. Ghia poi acquistò tra le sue fila Pietro Frua, Frua fu nominato come capo della

duzione Ghia è stata sempre in un numero molto basso, dando ai prodotti della società una esclusività anche superiori a quelle degli altri carrozzieri italiani. Nel 1953, Boano lascia la società

Ghia Designo (1957-1960), con la progettazione del Floride Renault. Dopo la morte di Segre (1963), la Ghia fu venduta a Ramfis Trujillo (1966), che la vendette poi ad Alejandro de Tomaso (1967), ma anche lui ebbe difficoltà a gestire la Ghia con profitto. Nel 1970 vendette le sue quote alla Ford Motor Company. Du-



Ghia-Fiat G230S

stata venduta a Mario Boano e Giorgio Alberti. La Ghia-Aigle filiale fu fondata nel Aigle, Svizzera nel 1948. Con Luigi Segre dalla sua parte, Boano vide molte imprese straniere ordinare i disegni Ghia, come Ford (la Lincoln Futura concept car), Volkswagen (la Karmann Ghia) e Volvo (la Volvo P1800). Chrysler ed il suo progettista Virgil Exner, divennero un partner per 15 anni, con conseguente produzione di diciotto Chrysler Ghia Specials (1951-53), il K-310, la Chrysler Norseman, le limousine Imperial Crown (Jackie Kennedy, Nelson Rockefeller, e altri per-

rante questo periodo di transizione, Ghia aveva avuto un coinvolgimento parziale della De Tomaso Pantera, ad alte prestazioni, con motore centrale con valvole in testa 351cc Ford V8. Dal 1973, il nome è diventato Ghia Ford, top-line del marchio nella sua gamma di modelli mainstream. La tendenza

iniziale fu in Europa (Granada Ghia, Capri Ghia, Cortina Ghia, Escort Ghia, Fiesta Ghia, dopo Sierra Ghia, Orion Ghia, Mondeo Ghia e vi di seguito), ma presto si diffuse in tutto il mondo, in particolare negli Stati Uniti, Sud America e nei mercati austri-



Karmann Ghia

liano. Tuttavia, nel mercato britannico, sembra che la pratica di utilizzare il nome Ghia sia in fase di esaurimento. A giugno 2008 solo la linea Fiesta, Mondeo e Galaxy hanno mantenuto il nome con 'Titanium' gradualmente adottato come top-line del marchio, come C-MAX, Kuga e S-MAX. Oggi, gli studi Ghia producono diverse concept car sotto la bandiera Ford. Tuttavia, continua sempre nella produzione di modelli Ford top-line.

ARAMIS



Selene2

NOI C' ERAVAMO: RADUNI DI SAN MARINO E FRASASSI

Con questo numero cerchiamo di recuperare un po' di "tempo perso" riassumendo e cercando di mostrarvi quanto è accaduto nei due raduni precedenti. Nel raduno di San Marino ringraziamo colei che ha scritto per noi due righe in maniera molto professionale descrivendo quanto è accaduto in quell'evento. Leggiamo quindi tutti insieme queste splendide parole spese per il nostro Club:

San Marino

Lo scorso 24 Giugno si e' svolto il raduno a San Marino organizzato dal club Aramis. I partecipanti sono partiti alla guida delle loro auto d'epoca da Ardea e hanno percorso 422 Km mangiando l'asfalto come solo queste grintossissime signore della strada sanno fare. Al passaggio delle Alfa Giulia, Fiat 1500, IM3, Fiat 131 Abarth, Mini Austin, Alfa GT, giusto per elencarne alcune, catturavano gli sguardi dei passanti che ne ammiravano anche il rombo dei motori. Il 25 Giugno a San Marino hanno visitato il museo ROSSO MARANELLO diviso in due sezioni: una dedicata al genio di Carlo Abarth, con esposte oltre 40 mac-



CLUB ARAMIS IL NOSTRO PASSATO, IL PRESENTE ED IL NOSTRO FUTURO

chine, ed una dedicata al sogno Ferrarri, dove si sono potuti ammirare molti



CLUB ARAMIS.....LA NOSTRA VOGLIA DI CRESCERE

dei gioielli che hanno fatto la storia della casa automobilistica. Il pomeriggio e' proseguito in allegria al parco tematico de l'Italia in miniatura, dove grandi e piccini hanno potuto apprezzare i principali monumenti italiani ed europei ridotti in scala 1:25 e fare un giretto sulle attrazioni presenti. Infine la mattinata del 26 e' trascorsa con la visita agli splendidi castelli della Repubblica Sammarinese, dove si e' potuto acquistare qualche souvenir come ricordo della gita. Subito dopo pranzo, i nostri amici soci, salutati da un fragoroso applauso

gruppo di amici ha continuato imperterrito fino al raggiungimento della meta, dove siamo stati accolti in maniera egregia dal complesso Termale dell' Hotel Terme S. Vittore e da un tempo che volgeva alla clemenza per noi tutti. I più temerari, nonostante la non indifferente fatica del viaggio, non hanno saputo resistere ad un meritato e rilassante tuffo in piscina. La mattina seguente le nostre amate vetture sono state lasciate riposare nel parcheggio dell' Hotel, mentre noi tutti procedevamo verso le grotte godendo dello spettacolo naturalistico che

turale sentendosi parte di esso.

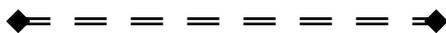
Alla fine della visita ci siamo di nuovo ritrovati a pranzare piacevolmente nel complesso termale dove abbiamo pernottato gustando le prelibatezze tipiche marchigiane, un piacevole contorno ad una giornata che aveva già dato il meglio di se con la visita delle grotte.

Alla nostra partenza siamo stati come sempre salutati con affetto e compiacimento per la cura con cui teniamo le nostre "compagne di vita motoristica" ricevendo i complimenti dai responsa-



CLUB ARAMIS.....IL NOSTRO SPIRITO DI AGGREGAZIONE

all'uscita dell'Hotel San Giuseppe, dove hanno soggiornato, si sono rimessi in viaggio alla volta delle loro case ma già pronti per il prossimo raduno!



Frasassi Grotte

L' avventura è poi continuata un mese dopo con il raduno svoltosi alle grotte di Frasassi il 23 e 24 Luglio scorsi. Nonostante il tempo non sia stato dalla nostra parte per poter effettuare il Pic-Nic come prefissato, il

ci si presentava ai nostri occhi. Molte le espressioni di sommo compiacimento e meraviglia nell' ammirare il Laghetto Cristallizzato o a sentirsi tornare indietro nel tempo all'arrivo del Castello delle Fatine o ancor di più sentirsi piccolissimi di fronte allo spettacolo non indifferente della sala dei Giganti. Anche se le condizioni all' interno delle grotte potrebbero sembrare non favorevoli per umidità e temperatura, nessuno dei partecipanti ha sentito la fatica della visita durata circa un'ora e mezza. La gioia maggiore è stata poi essere immortalati in mezzo a questo spettacolo na-

bili del complesso termale. Dopodiché siamo ripartiti per la nostra meta di ritorno a bordo delle nostre "sculture moderne" disegnate non dalla natura ma dall'estro della genialità umana, accompagnati dall' applauso delle persone presenti e dal fragore dei nostri scarichi riproponendoci di tornare presto in questi luoghi meravigliosi e pieni di fascino naturale e naturalistico.

Che dire.....appuntamento ai prossimi eventi Aramis sperando sempre di raggiungere il vostro compiacimento.

EVENTO ARAMIS: RADUNO DEL 09/10/2011**III TROFEO ARAMIS: PISTA**

Con quest'anno siamo arrivati al terzo anno del nostro Trofeo Aramis, evento di chiusura del nostro Club. Anche quest'anno si svolgerà presso il centro Polivalente di Borgo Carso a Latina dove svolgeremo la nostra prova di abilità cronometrica non competitiva. Noi ci auguriamo sempre che i nostri soci si comportino in maniera idonea all'evento. Questo lo dimostra anche la rinnovata fiducia mostrataci dal proprietario del centro nei nostri confronti. Come da programma distribuito partiremo anche quest'anno dall'Area di Servizio ENI sita sulla SS148 nei pressi di Pomezia. Qui avremo un parcheggio riser-

scorso anno, anche quest'anno ci sarà la sessione in pista con i Kart rivolta anch'essa ai soli iscritti al Club, questa volta per ringraziamento di noi membri del direttivo per la fattiva partecipazione di voi tutti agli eventi che vi sono stati proposti quest'anno.

Non vi nascondo che all'interno della manifestazione potrebbero esserci delle sorprese sempre volte al coinvolgimento di noi tutti, voi soci in "primis", come è nello stile del nostro Club.

Durante il pranzo, che si svolgerà sempre all'interno della struttura Polivalente, si svolgeranno le consuete premiazioni per i soci del club che



vato a tutti noi soci per le nostre Autovetture e, nell'ora di sosta circa, potremo rifocillarci prima di raggiungere la nostra meta dove dare sfogo alle nostre abilità di guida sempre con il dovuto "grano salis". Proseguiremo poi in gruppo verso la nostra meta, cioè il centro Polivalente di Borgo Carso, dove eseguiremo la nostra prova di abilità rivolta però ai soli soci del Club per motivi strettamente legati a copertura assicurativa degli stessi.

UNA PREGHIERA!!!

NON ENTRATE ASSOLUTAMENTE IN PISTA A PIEDI E NELLE VICINANZE DELLA PROVA PER EVITARE LO STOPPAMENTO IMMEDIATO DELLA MANIFESTAZIONE.

Vista la favorevole accoglienza dello

hanno partecipato al nostro evento.

Non mancheranno durante il pranzo commenti ed interventi del nostro Presidente e di altri membri del direttivo informandovi su ciò che faremo nel prossimo futuro.

UN ULTIMA PREGHIERA!!!

OKKIO A NON BERE TROPPO!!

Quindi non mi resta che augurarvi buon divertimento, "sgommando", sperando sempre che le nostre manifestazioni siano gradite a tutti voi.

Come sempre buon divertimento a tutti ricordandovi che noi tutti non siamo e non saremo mai normali perché come sempre vi ripeto noi siamo e saremo sempre:

ARAMIS!!!

Nei prossimi numeri...

Cari soci, mi risulta molto difficile ormai promettervi che cosa vedrete nei prossimi numeri del nostro giornalino. Sento il dovere di scusarmi con voi per essere stato "assente" nelle scorse manifestazioni svolte, saltando i numeri di San Marino, Frasassi e Vigna di Valle. Spero di aver recuperato in parte il vostro interesse con questo numero e spero ancor di più di avere più tempo a disposizione in futuro da dedicare alla stesura dello stesso, come vi ho sempre detto le idee non mancano è sempre purtroppo il tempo ad essere ogni giorno più tiranno con me stesso. In ogni caso cercherò di trovare argomentazioni sempre più interessanti e di non annoiarvi con gli articoli che tratteremo di volta in volta, considerate sempre che tutto ciò viene fatto a "tempo perso" e togliendo anche a volte tempo alla famiglia o al sonno, ma questa non è certo una scusante plausibile!! La mia "forma mentis" mi impone di rispettare gli impegni presi con il prossimo e state certi che quando non posso ottemperare alle promesse fatte il primo a rimanerci male sono io. Detto questo spero che questo numero, in parte riepilogativo di quanto già fatto, sia di vostro gradimento colgo l'occasione di ringraziare quanti hanno collaborato alla stesura dello stesso proponendo i loro racconti e commenti, grazie ancora: **Fabio**

Club Aramis

Associazione Ricreativa Auto e Motocicli Storici

Affiliato F.I.V.A.

Via Nazareno Strampelli, 2

00040 Ardea (RM)

Tel. 338-2601580

www.clubaramis.it

Orario di apertura sede:

Sabato 10,30-13,00/ 16,00-18,00

Domenica 10,00-12,30

(escluso i giorni di raduno e feste nazionali)

Aramis**Notiziario del Club**

Ottobre 2011, Anno VI°, n. 20

Il Notiziario del Club Aramis è realizzato in proprio, a tiratura limitata, con la collaborazione volontaria dei Soci che ne realizzano la Redazione e si assumono la responsabilità dei propri scritti.

L'articolo e le immagini relativo ai "carrozzeri d'Italia" è stato liberamente tratto dalla rete Internet a disposizione.

Questo numero è stato redatto con la collaborazione di:

Fabio Ceresoni, Amelia, Elpidio di Pascale per alcune foto e dei numerosi siti disponibili on-line.