La Libreria

La newsletter del Circolo Ruote Classiche Rodigino

Editoriale

Caro socio,
Stiamo cercando faticosamente di riannodare i fili di una vita normale.
Come saprai non abbiamo potuto organizzare gite e raduni in quanto rimangono le limitazioni per i ristoranti e l'obbligo di distanziamento sociale.

Ti ricordo intanto due appuntamenti fissati rispettivamente per Settembre e Ottobre:

27 Settembre, **Verona**, **Piazza Bra - Historic Day** - I circoli del Veneto esporranno una selezione dei propri veicoli.
22-25 Ottobre, **Auto e Moto D'Epoca** - **Fiera di Padova**. - Il nostro club sarà di nuovo presente con uno stand tutto nostro. Tra pochi giorni comunicheremo le modalità per l'acquisto a prezzo ridotto dei biglietti(uno per socio).
Stiamo inoltre cercando di organizzare, rigide normative contro il virus permettendo, per il primo sabato di ottobre una **mostra statica** a **Rovigo** con visita alla mostra di **Palazzo Roverella** su **Chagall**.
Abbiamo iniziato le pratiche per chiedere tutti i permessi e speriamo che il Comune di Rovigo possa autorizzare la mostra.

Vi invito a inviarci altri articoli scritti da voi per presentare e raccontarci la storia dei vostri mezzi d'epoca o anche solo per suggerirci idee per incontri e raduni a cui vorreste partecipare.

Buona Lettura!

Paolo Bechis

Circolo Ruote Classiche Rodigino
Via Enrico Toti, 30 - 45100 Rovigo (RO)
www.circoloruoteclassicherodigino.it

Ecco una notizia che piacerà a chi cura anche i particolari.

Tonano le targhe originali? Speriamo!!!

Il deputato leghista Massimiliano Capitanio è il firmatario di un ordine del giorno al Decreto Legge Semplificazioni - presentato e approvato ieri alla Camera - che permetterebbe il recupero delle targhe originali per i veicoli storici. “Con questa approvazione - ha spiegato Capitanio - sarà possibile apportare modifiche al Codice della Strada per consentire l’immatricolazione dei veicoli di interesse storico con l’utilizzo della targa della prima iscrizione al PRA, ovvero ottenere una targa nel formato e nella grafica del periodo storico di costruzione o circolazione”.

Si tratta di un obiettivo da tempo perseguito dall’Automotoclub Storico Italiano che finalmente si sta concretizzando: un ulteriore segno di sensibilità da parte delle forze politiche per la valorizzazione dei veicoli storici conservati in Italia.

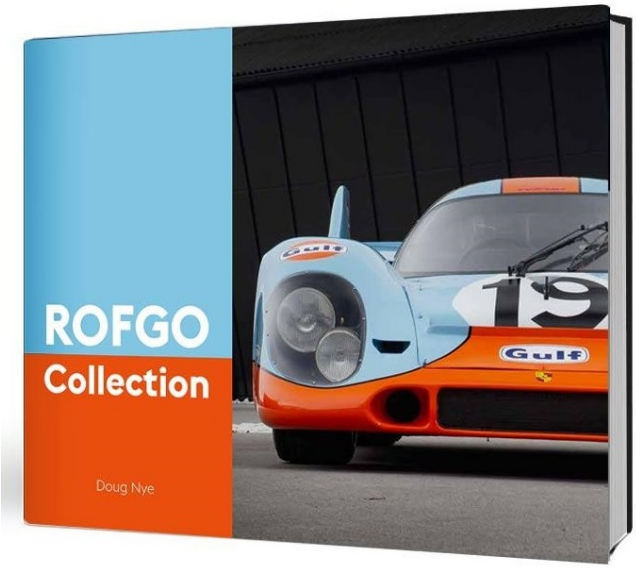
“I veicoli storici – ha dichiarato il deputato Giovanni Tombolato - sono un patrimonio da preservare: consentire ai collezionisti l’utilizzo della targa di prima immatricolazione è un modo per andare incontro a questo mondo di cultura e passione. Insieme ai senatori della Lega Maria Gabriella Saponara, Ugo Grassi e Stefano Corti e con la preziosa collaborazione dell’ASI abbiamo steso un testo che mira alla piena fattibilità dell’iniziativa”.
“Dopo aver ottenuto la conservazione dei documenti originali anche con l’entrata in vigore del Documento Unico di Circolazione – ha evidenziato Alberto Scuro, presidente ASI – ecco un’altra bella notizia per gli appassionati, a riprova che la Federazione è un punto di riferimento serio e competente per il legislatore. La strada che stiamo percorrendo vuole portare a normative nazionali che tutelino sempre di più e sempre meglio i veicoli storici”.

Fonte Ufficio Stampa ASI

Ecco il libro del mese immancabile nella nostra libreria.

Libro ROFGO Collection.

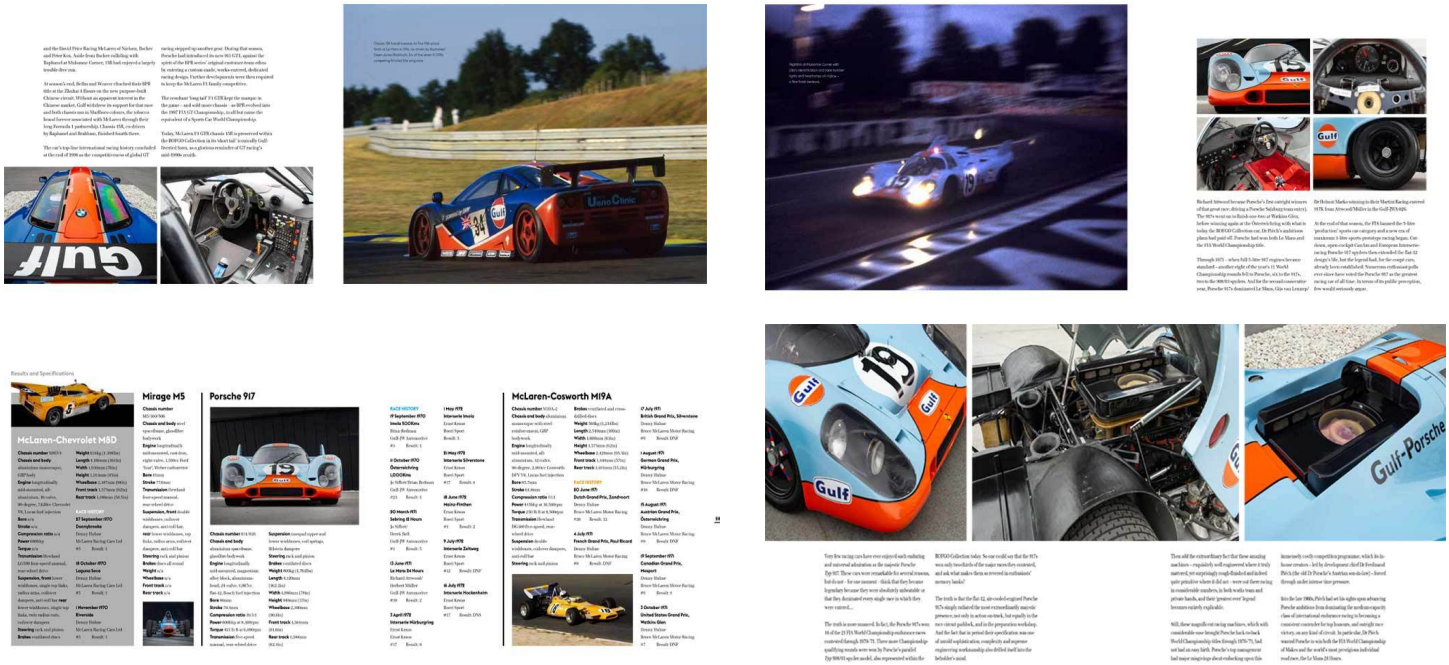
Il libro che vi suggerisco è un omaggio ad una delle livree sportive più storiche del panorama motorsport d’epoca.
In realtà è anche uno sguardo esclusivo su una delle più grandi collezioni di auto da corsa al mondo.
Durante la fine degli anni '60, il successo ottenuto dal team Gulf-JW Automotive ha acceso l'immaginazione di un giovane appassionato tedesco di nome Roald Goethe.



Decenni dopo, e con l'aiuto di Adrian Hamilton, Goethe iniziò a realizzare il sogno della sua infanzia. La sua missione era quella di creare una collezione di auto da corsa che fossero state sostenute da uno dei nomi più famosi nella sponsorizzazione del motorsport: Gulf Oil.
Il risultato è un set impareggiabile e davvero evocativo di oltre 30 auto, tutte incluse in questo nuovo entusiasmante titolo.
Tutte le auto della collezione vengono trattate in modo approfondito da uno dei più importanti storici del motorsport al mondo che ci offre la storia completa di modelli iconici come la Ford GT40, la Porsche 917 e la McLaren M23, oltre a curiosità meno conosciute come l'auto di Formula Ford Mirage M5

Comprese citazioni di piloti, ingegneri e team manager coinvolti in ogni vettura.
Questa non è affatto una raccolta statica: il libro include anche la storia di come le vetture vengono curate e promosse nei migliori eventi di sport motoristici storici del mondo.
Specifiche complete e cronologia delle gare d'epoca per ogni vettura sono incluse nelle ampie appendici.
Scritto da Nye Doug e pubblicato da Porter Press International è un volume in edizione

limitata per un massimo di 900 copie e merita per l'alto numero di fotografie a colori e in b/n... sono circa 300.
Lo potete trovare dalla Libreria dell'Automobile, in vendita a € 95,00.



Inizia a delinearsi un grande evento per il prossimo anno.

Winter Marathon 2021: già fissate le date.

L'edizione numero 33 della storica e più longeva competizione invernale di regolarità classica per auto storiche torna dal 14 al 17 gennaio 2021 a Madonna di Campiglio.

Non mancheranno le novità, a partire da un percorso di gara rinnovato con nuovi passaggi e nuove prove cronometrate e che verrà riproposto su 2 tappe: la prima nella serata di giovedì 14 gennaio al termine delle verifiche previste in centro a Campiglio, la seconda venerdì 15 gennaio attraverso le strade e i passi più affascinanti del Trentino-Alto Adige e le Dolomiti a fare da sfondo.

Confermato anche lo show di sabato 16 sul lago ghiacciato con la disputa dei trofei a eliminazione diretta.

Come sempre le protagoniste saranno le vetture costruite entro il 1968 a trazione anteriore o posteriore alle quali si aggiungerà una selezione di vetture di particolare interesse storico e collezionistico prodotte fino al 1976. Particolare cura sarà dedicata all'ospitalità dei concorrenti che alloggeranno in strutture a 4 stelle nel centro di Madonna di Campiglio, che ospiterà ancora una volta tutte le fasi salienti: le verifiche sportive e tecniche, la partenza e l'arrivo di entrambe le tappe, i trofei speciali sul lago ghiacciato del sabato pomeriggio e infine le premiazioni della gara e la cena conclusiva.

WINTER MARATHON

Il sito di riferimento è, come sempre, www.wintermarathon.it.

Segnate già la gara sul calendario del prossimo anno!

MADONNA DI CAMPIGLIO
14 › 17 GENNAIO
2021

Tratto dal sito internet www.motoristorici.it

Una delle più strane vetture tedesche, e per questo molto seducente.

Volkswagen Karmann Ghia, 'arte automobilistica' del 1955.

La storia della Karmann Ghia vive nel suo nome. Wilhelm Karmann era un costruttore di automobili a contratto che nel 1953 chiese alla Carrozzeria Ghia di Torino di prendere il telaio di un Maggiolino e progettare una vettura sportiva decappottabile.
Dopo quattro mesi di lavoro segreto, Ghia mostrò a Karmann il risultato che venne condiviso con l'amministratore delegato della Volkswagen all'epoca, Heinrich Nordhoff. I due decisero quindi di costruire una coupé 2+2 posti e una cabriolet.

Il prototipo della Karmann Ghia non assomigliava per niente al Maggiolino. Il muso era elegante e l'abitacolo ampio. Il senso di sportività era dato dall'assetto ribassato. Il motore era quello del Maggiolino ma le sospensioni erano state modificate con una barra oscillante anteriore e diverse molle per una migliore risposta.
Per il modello di produzione furono aggiunti alcuni dettagli come un paio di bocchette cromate, ma per il resto ha mantenuto intatto l'aspetto del prototipo, anche se le sue forme richiedevano molte ore di lavorazione manuale del metallo.
Dopo la sua rivelazione nel luglio 1955, la produzione iniziò in agosto e le prime auto arrivarono negli Stati Uniti nel 1956. Con 36 cavalli e 150 libbre in più rispetto al Maggiolino di serie, Karmann Ghia era tutt'altro che un veicolo veloce ed era in grado di raggiungere i 60 mph in 28 secondi.

Nei successivi 19 anni, la Karmann costruì 362.601 coupé e 80.881 cabriolet, con vendite negli Stati Uniti di quasi 279mila unità. La Karmann realizzò un totale di 362.601 coupé e 80.881 cabriolet. Nel 1974 il modello passò attraverso diversi aggiornamenti condivisi con il Maggiolino, con una potenza che alla fine raggiunse i 60 CV. Oggi, Karmann Ghia è un modello molto ricercato dai collezionisti.

Anche questo numero de La Libreria è stato redatto con la collaborazione di Motori Storici.

Visitate il sito www.motoristorici.it.

Di solito i modellini non stanno in garage... ecco un'eccezione!

Aston Martin DB5, versione in scala 'junior' ma non troppo.

Una Aston Martin formato bambino, ma con il piglio dell'auto da grandi. La casa automobilista inglese e The Little Car Company hanno rivelato la DB5 Junior, riproduzione fedele in scala dell'originale.
Nata dalla collaborazione tra le due aziende, la vettura junior si basa sulla scansione 3D di una DB5 originale, il che ne garantisce la massima accuratezza e autenticità. Con una lunghezza di circa 3 metri e una larghezza di 1,1 metri, la DB5 Junior è progettata anche per ospitare facilmente un adulto e un bambino seduti fianco a fianco, con lo scopo dichiarato di consentire a diverse generazioni di condividere la passione per la guida e per l'iconico marchio britannico.
Il telaio in alluminio a nido d'ape e il corpo in composito forniscono una piattaforma molto rigida mantenendo il peso totale a circa 270kg.
Il propulsore è elettrico da 5kW/6,7 CV e la trazione posteriore, mentre la velocità massima di 30mph.

La DB5 Junior sfoggia le stesse iconiche alette della Aston Martin modello originale del 1963 e, come per la 'sorella' maggiore, il cruscotto è pieno di strumenti funzionali e aggiornati per l'era moderna. Il misuratore del carburante è stato convertito in misuratore della batteria, mentre la temperatura dell'olio ora monitora la temperatura del motore. C'è anche lo stesso orologio della vettura originale anni '60. Un perfetto volante scala due terzi si trova di fronte al cruscotto, in versione estraibile con rilascio rapido per rendere più facile l'ingresso e l'uscita per il conducente. In vero stile DB5, l'auto è disponibile nel famoso colore Silver Birch di serie, con interni in pelle nera e set di tappetini. C'è anche un bagagliaio nella parte posteriore per lo stoccaggio di 'mini-bagagli'.

La potenza viene trasmessa al suolo attraverso ruote a da 10" con freni a disco ventilati, integrati da frenatura rigenerativa. Una batteria rimovibile è posizionata sotto il cofano e

consente da 16 a 32 km di autonomia, a seconda dello stile di guida del 'pilota'. La vettura junior ha anche tre modalità di guida selezionabili, ovvero Novice con solo 1kW / 1,3 CV di potenza e 19 km/h di velocità per i conducenti meno esperti, Expert per i conducenti più esperti con (5kW di potenza e 48kmh di velocità massima), oltre alla modalità Race e un'impostazione 'Balance of Performance' che consente di allineare l'accelerazione e la velocità massima del veicolo con altri modelli Little Car Company per l'utilizzo su pista.

Per l'ultima delle tre modalità di guida è disponibile un freno a mano idraulico in stile rally, per la felicità degli eventuali piloti meno 'junior'.

Un giocattolo per adulti che dentro sono ancora bambini.

Che possa essere una nuova dimensione del motorismo storico?

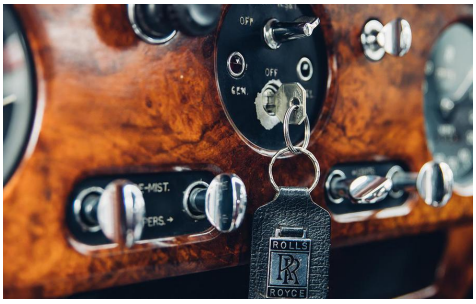
Ecco le Rolls Royce elettrificate.

Se Rolls Royce ha confermato che in futuro diventerà un marchio 'elettrico', per il momento ad elettrificare le auto di lusso inglesi ci pensa qualcun altro.

Lunaz, specialista britannico nella conversione di auto d'epoca, ha infatti iniziato la produzione delle prime Rolls Royce classiche al mondo in versione elettrica, la Phantom V e la Silver Cloud. Dopo aver messo mano alla propulsione di Jaguar e Bentley trasformate in elettriche, le Phantom e Silver Cloud Evs saranno realizzate in un totale di 30 unità.

La prima vettura completata è una Rolls Royce Phantom V del 1961 che ha subito un restauro e l'incorporazione del propulsore elettrico di Lunaz, oltre ad una serie completa di aggiornamenti hardware e software. Oltre alla Phantom, Lunaz elettrizzerà anche la Rolls Royce Silver Clouds in una gamma di stili di carrozzeria, tra cui limousine a quattro porte, coupé a due porte e drop head coupé.

L'azienda metterà a disposizione i suoi modelli elettrici Rolls-Royce in ogni mercato e i prezzi per una Rolls Royce Silver Cloud di Lunaz partono da 350 mila sterline, escluse le tasse locali, mentre la Rolls-Royce Phantom elettrica parte da 500 mila sterline pari a circa 560.000 euro al cambio attuale.



Per i modelli Silver Cloud I, II e III, Lunaz monta una batteria da 80 kWh che consente un'autonomia di guida di oltre 300 miglia (483 km). Sulla Phantom V, l'azienda monta una batteria da 120 kWh che garantisce una portata di oltre 300 miglia (483 km).

Ogni auto convertita da Lunaz è dotata di capacità sia per la ricarica domestica che per la ricarica rapida.Oltre ad aggiornare il gruppo propulsore, Lunaz può anche equipaggiare le classiche Rolls Royce con diversi altri accessori. Tra questi, un sistema di infotainment completamente integrato che include la navigazione satellitare, due schermi integrati dietro i tavoli da picnic della divisione 'privacy' per gli occupanti posteriori, aria condizionata, sistemi audio split (anteriore/ posteriore) e altro ancora.

Sul primo Phantom V completato, c'è anche un servizio bar al centro della divisione privacy, così come un moderno telefono cellulare criptato per la privacy. Inutile dire che ogni auto è su misura per ogni cliente.

Ad esempio, la Phantom del 1961 presenta una configurazione a otto posti con panca anteriore per tre occupanti, panca posteriore per altri tre e due sedili opzionali da aggiungere.

Tratto dal sito internet www.motoristorici.it

Ora parliamo di gare d'auto d'epoca…

Al Franciacorta Historic 2020 si confermano Bellini – Tiberti.

Il giovane equipaggio torna al successo su Fiat 508 C del 1937: battuti Barcella-Ghidotti e Riboldi-Riboldi A dispetto della giovane età il duo composto da Edoardo Bellini e Roberto TIberti diventa l'equipaggio con più vittorie in questa manifestazione (4) dopo una prestazione ancora una volta convincente a bordo della stessa Fiat 508 C con cui, in gennaio, avevano solo sfiorato la vittoria alla Winter Marathon classificandosi al secondo posto.
Un feeling particolare quello dell'equipaggio bergamasco-bresciano con il Franciacorta Historic: dopo i tre successi consecutivi del 2016, 2017 e 2018 ritornano dunque al successo battendo con un totale di 190,43 penalità in una gara sempre piovosa altre due Fiat 508 C, quella di Guido Barcella e Ombretta Ghidotti (1938) al secondo posto con 202,86 penalità e quella di Alberto e Federico Riboldi (1937), ottimi terzi con 252,08.
Va così in archivio un'edizione unica del Franciacorta Historic, con 44 prove valide su 45 molto tecniche e insidiose dal posizionamento mai banale ottimamente presidiate dai cronometristi e dagli ufficiali di gara dislocati sul percorso, 63 equipaggi verificati (sui 71 iscritti) che hanno sfidato un meteo decisamente avverso che non ha lasciato tregua sin dall'inizio delle verifiche; un'edizione che gli organizzatori hanno voluto fortemente riproporre dopo la sospensione dovuta all'emergenza sanitaria per contribuire alla ripresa del settore dell'automobilismo storico e che si è conclusa senza incidenti e in totale sicurezza grazie anche allo scrupoloso rispetto del protocollo ACI Sport per contrastare la diffusione del Covid-19.

Alle ore 12.00 di sabato 29 agosto la Bugatti Type 37 del 1927 di Matteo Belotti prendeva il via dall'Agriturismo Solive di Corte Franca - confermatissimo quartier generale della manifestazione - per affrontare la prima parte di gara che prevedeva subito 17 prove alcune su fondo sterrato reso fangoso dalla pioggia; al comando (non considerando i coefficienti) si portava Barcella con 47 penalità seguito da Bertoli-Gamba su Fiat 508 C del 1938 con 55, Bellini con 65, Lorenzo e Mario Turelli su Fiat 508 S del 1934 (68), Riboldi (80), Battagliola-Branca su Fiat 508 S del 1935 e Salvinelli appaiati a 82, Belometti-Vagliani e Aliverti-Cadei entrambi su Fiat 508 C del 1937 a chiudere la top ten provvisoria con rispettivamente 83 e 87 penalità.
La classifica restava sostanzialmente immutata nelle seguenti serie di PC previste a Monterotondo e Borgonato, sull'insidiosa salita della chiesa di Sant'Eufemia di Nigoline e sul lungolago di Paratico predisposte appena prima del controllo orario n. 2.
Le distanze fra i primi equipaggi si riducevano con Barcella sempre al comando con 79 penalità seguito a ruota da Bellini (89), Bertoli (100), Turelli (103), Battagliola (106), Riboldi (107), Sala-Cioffi su Lancia Aprilia del 1937 che recuperavano fino alla 7ª posizione (132), Salvinelli (136), Belometti (143) e Aliverti fermo a 150. Un'eccellente performance di Bellini nelle 4 prove di Sale Marasino consentiva a quest'ultimo l'aggancio a Barcella prima della penultima e più insidiosa serie di prove prevista da Pisogne fino alla cima del Colle di San Zeno (m. 1434) affrontato dagli equipaggi con pioggia intensa, nebbia a tratti e temperature che hanno raggiunto anche i 12°C sulla vetta.
Nelle 9 prove previste lungo la salita alcuni equipaggi accusavano penalità importanti: fra questi i Turelli, Battagliola e Ronzoni-Ronzoni su Bugatti Type 40 del 1927. La lotta per la vittoria era ora ristretta a Bellini e Barcella distanziati da 1 sola penalità (125 contro 126) mentre risalivano Riboldi (180) e Salvinelli (203).

Nelle ultime 4 prove di Mondaro e Lavone avveniva l'allungo decisivo di Bellini nei confronti di Barcella che pagava qualche penalità di troppo chiudendo così al secondo posto dietro a Bellini e precedendo Riboldi sul podio; quarta posizione per Salvinelli davanti a Belometti, Sala, Nobis-Caneo su Fiat 514 S del 1930, SeneciBonera su MG Midget Mk I del 1961, Molinari-Molinari su Porsche 356 B Coupé del 1963 e Prandelli-Pasotti su Mercedes-Benz 190 SL del 1955.

Fra le scuderie vittoria della Franciacorta Motori davanti a Emmebi 70 e Brescia Corse (quest'ultima vincitrice di una bottiglia Jeroboam di "Franciacorta" Solive come team più numeroso al via con 10 equipaggi). Diversi come sempre i riconoscimenti e i premi speciali previsti dall'organizzazione, a cominciare dai vincitori del 7° Trofeo Comune di Paratico (Barcella-Ghidotti su Fiat 508 C del 1938) che si sono aggiudicati un modello di motoscafo Riva Aquarama offerto dal Comune di Paratico, una bottiglia Magnum di "Franciacorta" Solive al 1° equipaggio non classificato (Salvinelli-Salvinelli su Fiat 514

Mille Miglia del 1930), altri riconoscimenti per i primi 3 equipaggi bresciani (Riboldi-Riboldi, Salvinelli-Salvinelli e Sala-Cioffi) per concludere con i primi 20 della classifica generale, premiati con coppe, confezioni di formaggi Ambrosi e Auricchio e una bottiglia di "Lugana" Cavaliere del Garda.

Ai primi 3 classificati altrettanti grandi formati di Cuvée Prestige Ca' del Bosco (da 9, 6 e 3 litri) mentre a Bellini-Tiberti anche un voucher per la realizzazione di un paio di scarpe Santoni. In attesa della conclusione dell'annata sportiva 2020 l'appuntamento è per la 33ª edizione della Winter Marathon in programma a Madonna di Campiglio dal 14 al 17 gennaio 2021.

Tratto dal sito internet www.motoristorici.it

Una vera e propria improvvisata: a Rovigo è arrivato…

Incontri in città!

Lunedì 7 settembre u.s. in piazza Vittorio Emanuele II è arrivato il collezionista d'auto Corrado Lopresto che in onore dei 40anni della sua collezione ha percorso un raid da Reggio Calabria a Milano a bordo della sua Balilla a 3 marce del 1932, prima auto da collezione dell'imprenditore milanese.

Tappa a Rovigo con saluto da parte del Sindaco portato con onori di casa dall'Assessore Tovo e doverosa accoglienza da parte del nostro club e degli altri sodalizi di auto d'epoca della città con la presenza anche di Motori Storici.

Corrado Lopresto, architetto e imprenditore, è considerato il più famoso collezionista di auto d'epoca italiano nel mondo. Le sue vetture, tutte pezzi unici ed esemplari particolari carichi di storia e rigorosamente italiani, sono protagoniste ai concorsi di eleganza di tutto il mondo e famosa è la passione di Lopresto per i restauri, eseguiti con una eccezionale attenzione ai dettagli e alla conservazione delle condizioni di origine delle vetture.

All'arrivo è stato consegnata una targa e un libro da parte degli altri club di auto storiche di Rovigo, ponendo la firma in memoria del passaggio nel diario di bordo.

Fotografie di Anna Bechis, che ringraziamo!

I nostri riferimenti:

Circolo Ruote Classiche Rodigino

Via Enrico Toti, 30 - 45100 ROVIGO

Telefono e Fax 0425 460382 – Cellulare 333 1913316

E-mail: crcr@libero.it

Aperto dal lunedì al venerdì, dalle 16.30 alle 19.00