La Libreria

La newsletter del Circolo Ruote Classiche Rodigino

Editoriale

Caro Socio,
si sta chiudendo un anno particolarmente infausto.
La pandemia che ha creato tante migliaia di morti ha fortemente limitato la nostra libertà personale che si è anche espressa azzerando le nostre gite e i nostri incontri.
Il consuntivo delle attività del circolo è estremamente povero:
dopo aver portato dei doni per la Befana a Bevilacqua, siamo rimasti bloccati in casa fino all'inizio dell'estate.
A settembre approfittando di un poco di libertà abbiamo organizzato un raduno in Piazza a Rovigo con visita al museo Roverella.
Ad ottobre, stand per la Fiera di Padova e acquisto di biglietti per la mostra a prezzi ridotti per i soli che li hanno richiesti.
Adesso il Circolo Ruote Classiche Rodigino ha deciso di fare una donazione ad un ente di Rovigo che si occupa di beneficenza per le persone bisognose.
Riapriremo la stagione ad Aprile.

AUGURI DI BUONE SERENE FESTIVITA' NATALIZIE

Ci vediamo con l'anno nuovo!

Il Presidente
Paolo Bechis

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

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

Ecco un' iniziativa che scalda bene il cuore.

"La Befana dell'ASI" per un grande gesto di solidarietà

Il motorismo storico si riaccende grazie alla "Befana dell'ASI", iniziativa di ASI Solidale con la quale verranno raccolti generi alimentari e doni per i bambini da distribuire il 6 gennaio alle persone e alle famiglie in difficoltà.

In questo momento di grande emergenza, in cui le problematiche di tipo economico stanno coinvolgendo una fascia sempre più ampia della popolazione, il mondo degli appassionati potrà dare ancora una volta un sostegno tangibile a chi ne ha più bisogno.

ASI Solidale sta sensibilizzando i Club Federati e i tesserati di tutta Italia affinché la "Befana dell'ASI" sia più generosa che mai.

Gli appassionati consegneranno le donazioni presso il rispettivo Club di appartenenza il quale, nel giorno dell'Epifania, provvederà alla distribuzione presso le strutture e gli enti di assistenza locali a bordo dei veicoli storici.

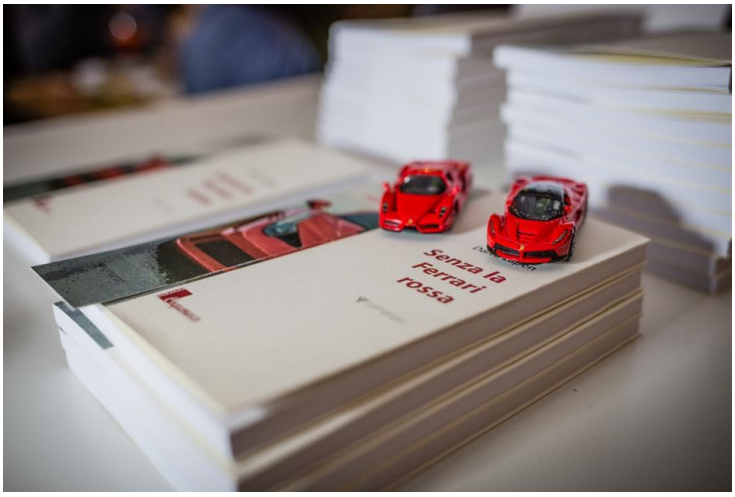
Fonte Ufficio Stampa ASI

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

Visitate il sito www.motoristorici.it.

Ecco il libro del mese immancabile nella nostra libreria.

Libro Senza la Ferrari Rossa.



Come sempre di notte sai fanno gli incontri più curiosi…. e ieri notte mi sono ritrovato, come sempre, nel girovagare nella rete e mi sono imbattuto in un libro con una Ferrari.
Si lo sappiamo di libri con e su la Ferrari ne sono stati scritti tanti ma questo è diverso. Forse perché non parla di una Ferrari, ma una Ferrari ne è protagonista.
Indubbio che tra i desideri di tutti noi amanti delle auto d'epoca c'è sicuramente una bella auto, e magari una berlinetta di Maranello magari proprio rossa.

Infatti la curiosità mi è venuto proprio guardando la copertina in cui svetta una rossa Ferrari.
La curiosità poi è stata aumentata a dismisura da una frase…. "Non puoi comprare la felicità ma puoi comprare la Ferrari ed è pressoché la stessa cosa". ed ecco che incuriosito vi suggerisco questo libro scritto da Davia Lapen.

Non puoi comprare la felicità ma puoi comprare la Ferrari ed è pressoché la stessa cosa. Questo è il motto di Alex Green, un ragazzo ricco, viziato e annoiato che scommette un mese della sua vita per accaparrarsi la "rossa" dell'amico Daniel. Sarà la scommessa che lo cambierà profondamente guidandolo sulla strada della felicità.
Un delicato rammento che non è mai tropo tardi per essere la propria versione più elegante. Non è mai tropo tardi per essere la prossima Ferrari.
"Così spesso ci sbattiamo fino allo sfinimento per gli obiettivi tracciati dagli altri, viviamo secondo le regole assemblate da qualcuno, plasmiamo la vita che non rispecchia i nostri canoni. Non c'è da meravigliarsi se ci sentiamo infelici.
Dopotutto, quel potenziale, quella Ferrari che c'è dentro di noi, non utilizzata, viene corrosa dalla ruggine della frustrazione. Eppure, non è mai troppo tardi per essere la nostra versione più elegante.

Ovvero, parafrasando Enzo Ferrari, non è mai troppo tardi per essere la prossima Ferrari", dice Daiva Lapen, l'autrice del romanzo.
Davvero puoi essere felice se non tiri fuori la Ferrari che hai dentro?
Il libro Senza la Ferrari rossa è disponibile in tutte le migliori librerie e online ad un costo di € 11,00 ed è un perfetto regalo di Natale per un appassionato d'auto d'epoca e non solo, anche perché porta la lettura su di un altro livello introspettivo.

Una delle icone moderne del marchio di Sant'Agata.

Lamborghini festeggia i 30 anni della Diablo.

Automobili Lamborghini celebra quest'anno il 30/o anniversario della Diablo, una delle vetture più iconiche nella storia dei suoi modelli supersportivi, arrivata sul mercato a partire dal gennaio del 1990.

La storia di quella che sarà la Diablo inizia nel 1985, con il nome in codice di Progetto 132, con l'obiettivo di sostituire al vertice della gamma Lamborghini la Countach.
La linea è frutto di un progetto di Marcello Gandini della Bertone poi parzialmente rivisto dal centro stile di Chrysler, diventata, nel frattempo azionista di maggioranza di Automobili Lamborghini.

Conquistando gli appassionati fin dal giorno della presentazione, la Diablo, spiega Lamborghini, "è ufficialmente la vettura di serie più veloce al mondo", capace di una velocità massima di 325 km/h.
La Diablo nasce con il chiaro intento di costruire una supersportiva a motore posteriore centrale in grado di rispondere alle normative di tutti i mercati mondiali.
Luigi Marmiroli sviluppa un telaio realizzato con materiali differenti, scegliendo di volta in volta quello più adatto alla funzione che deve svolgere.

L'abitacolo, ad esempio, è in acciai speciali ad alta resistenza, mentre la parte frontale è in un acciaio più tenero e deformabile per assorbire meglio gli eventuali urti; la trave centrale del telaio stesso, vera e propria ossatura portante, è invece in fibra di carbonio per essere al tempo stesso rigida e leggera. Il tetto è in acciaio e i parafanghi in alluminio, mentre il resto della carrozzeria era realizzato in una sorta di "tessuto" di fibre di vetro e di carbonio impregnato da resine.

Si può dire che da qui deriva la tradizione dell'impegno del carbonio in Lamborghini, anche se si era già iniziato con la Countach.
Il nuovo motore di 5,7 libri da 492 Cv è un'evoluzione del classico Lamborghini 12 cilindri a V, montato, come sulla precedente Countach, longitudinalmente davanti all'assale posteriore con il cambio a cinque marce rivolto verso l'abitacolo, soluzione volta a distribuire meglio le masse del bolide di Sant'Agata.

Nella sua carriera, la Diablo, fu realizzata in varie versioni e serie speciali.
Fra le serie speciali spiccano la VT (Viscous Traction) a trazione integrale, la SE 30 (Special Edition 30 anni) realizzata per celebrare il trentesimo anniversario della nascita di Lamborghini Automobili, la SV (Sport Veloce) con motore potenziato a 520 Cv e la spettacolare Millenium Roadster, tutte auto che ormai sono già nel mirino dei collezionisti dal palato fino.

Realizzata anche in serie speciali o da competizione con motori da 6 litri, è stata la Lamborghini prodotta nel maggior numero di esemplari, con 2903 unità in totale.
È rimasta in produzione fino al 2001, quando è stata succeduta dalla Murciélago.
Personalmente ritengo la Diablo è una pedina importantissima nella storia della Lamborghini, che rispetta la tradizione di potenze esagerate e scenografica presenza sulla strada, con quel tocco caratterizzante della portiere a ghigliottina per non dimenticare l'esagerato alettone, che anche se non di serie, quasi tutti i proprietari facevano montare direttamente in fabbrica.

Tratto dal sito internet www.motoristorici.it

Ora passiamo ad una notizia sulla mobilità delle nostre auto d'epoca.

La Regione Piemonte vara una legge ad hoc per le auto storiche.

Il Consiglio Regionale del Piemonte ha licenziato il Disegno di Legge 111 per la "Valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico", grazie al quale i veicoli con oltre 40 anni di età e con il riconoscimento di storicità riportato sulla carta di circolazione sono esclusi dai provvedimenti di limitazione alla circolazione; tale esclusione vale per gli stessi veicoli di interesse storico con età compresa tra i 20 ed i 39 anni nelle giornate festive e prefestive.

Con questo provvedimento (anticipato oggi dall'Assessore regionale all'ambiente Matteo Marnati e in attesa di pubblicazione nel Bollettino Ufficiale), la Regione Piemonte ha accolto le istanze avanzate dall'Automotoclub Storico Italiano per salvaguardare un settore importante – a livello economico, sociale e culturale - e per mantenere in vita realtà produttive altamente specializzate: in Italia, infatti, il motorismo storico crea un indotto di 2,2 miliardi di euro l'anno (123,4 milioni dei quali generati nel solo Piemonte).
"Questo nuovo Disegno di Legge – ha commentato Alberto Scuro, presidente dell'ASI – è il risultato del confronto concreto e trasparente che abbiamo instaurato da mesi con la Regione Piemonte, in particolare con l'Assessorato all'Ambiente, ed è l'effetto delle tante iniziative che la Federazione ha perseguito per dimostrare come i veicoli storici certificati non impattino sull'ambiente e come costituiscano una leva di sviluppo per l'indotto economico ed occupazionale, oltre ad essere una grande opportunità per il turismo, in particolare proprio in Piemonte.

L'Automotoclub Storico Italiano, con la collaborazione dell'Istituto Superiore di Sanità e della Motorizzazione, si è prodigato nella ricerca e nella trasmissione di dati riferiti al reale impatto ambientale dei veicoli storici, che in Piemonte producono lo 0,000595% dei PM10 globali e lo 0,00234% degli NOx.

L’Automotoclub Storico Italiano, con la collaborazione dell’Istituto Superiore di Sanità e della Motorizzazione, si è prodigato nella ricerca e nella trasmissione di dati riferiti al reale impatto ambientale dei veicoli storici, che in Piemonte producono lo 0,000595% dei PM10 globali e lo 0,00234% degli NOx.
Numeri che dimostrano l’assoluta inconsistenza degli agenti inquinanti prodotti dai veicoli di interesse storico e collezionistico: sostanzialmente perché sono pochi e fanno poca strada. Alla base di tutto, resta quindi fondamentale il principio di distinzione tra i veicoli vecchi di uso quotidiano e quelli certificati di interesse storico e collezionistico.”

Testo integrale del DISEGNO DI LEGGE 111
“Valorizzazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico”

Art. 1.
(Disposizioni sui veicoli di interesse storico e collezionistico)

1. Al fine di valorizzare il segmento turistico collegato al settore dei veicoli di interesse storico e collezionistico in Piemonte, gli autoveicoli e motoveicoli che rientrano in questa categoria, per i quali il riconoscimento di storicità è riportato sulla carta di circolazione e la data di immatricolazione è superiore ai quaranta anni, sono esclusi dai provvedimenti di limitazione alla circolazione adottati ai sensi dell’articolo 7 comma 1, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada), fatte salve ulteriori o differenti valutazioni dei sindaci, in qualità di autorità competenti, in relazione alle esigenze di prevenzione degli inquinamenti.

2. Gli autoveicoli e motoveicoli di cui al comma 1, con data di immatricolazione compresa tra venti e quaranta anni, sono esclusi dai medesimi provvedimenti di limitazione alla circolazione nei giorni festivi e prefestivi, fatte salve ulteriori e differenti valutazioni dei sindaci, in relazione alle esigenze di prevenzione degli inquinamenti. Tali esclusioni non si applicano ai veicoli adibiti ad uso professionale utilizzati nell'esercizio di attività di impresa o di arti e professioni.

Art. 1 bis
(Clausola d’Invarianza finanziaria)
1. Dalla presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio regionale.

Art. 2
(Dichiarazione di urgenza)
1. La presente legge è dichiarata urgente ai sensi dell'articolo 47 dello Statuto ed entra in vigore il giorno della sua pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte.

All’avanguardia della tecnica è il motto della casa dei quattro anelli.

Audi Quattro: 40 anni tra strade e circuiti.

Quarant'anni di Audi quattro, caposaldo della produzione della casa dei quattro anelli. Da quando l'originale quattro ha fatto il suo debutto al Salone di Ginevra nel 1980, Audi ha prodotto quasi undici milioni di auto con quattro sistemi di trasmissione, puntando sempre anche sulla tecnologia della trazione integrale. La trazione integrale secondo Audi è disponibile in tutti i modelli tranne che per la compatta A1.

Tutte le versioni di veicoli grandi e particolarmente potenti, così come tutti i modelli S e RS, trasferiscono i loro cavalli alla strada attraverso tutte e quattro le ruote. Con e-tron e e-tron Sportback, Audi è entrata poi non solo nell'era della mobilità elettrica sostenibile nel 2019, ma anche nell'era della trazione integrale elettrica.

I motori elettrici guidano gli assali anteriore e posteriore in entrambi i modelli di SUV. Le unità di controllo delle sospensioni e della trasmissione lavorano a stretto contatto per regolare la distribuzione ideale della coppia di trasmissione in modo continuo, completamente variabile e in frazioni di secondo.
Per motivi di efficienza, i SUV elettrici utilizzano solo il motore elettrico posteriore nella maggior parte delle situazioni.

Se il driver richiede più output di quello che può fornire, l'unità frontale verrà immediatamente attivata. Questo accade anche in modo predittivo prima che lo slittamento si verifica in condizioni di ghiaccio o durante la curva veloce, o se l'auto sottosterzo o sovrasterzi. Il risultato è una maneggevolezza estremamente precisa che può essere regolata in larga misura attraverso i sistemi di controllo delle sospensioni, da estremamente stabile a sportivo.
Quarant'anni di 'quattro' per Audi corrispondono anche a quattro decenni di successi nel mondo del Motorsport. Audi entrò per la prima volta nel Campionato del Mondo Rally nel 1981 e la quattro dominò l'evento solo una stagione dopo, per poi vincere il campionato costruttori nel 1982.

Nel 1983 il pilota finlandese Hannu Mikkola si assicurò il trofeo piloti nel 1983, mentre l'anno successivo Audi ha conquistato entrambi i titoli con lo svedese Stig Blomqvist eletto campione del mondo. Proprio quell'anno Audi aveva messo in campo la sua Sport quattro con passo corto per la prima volta, seguita poi nel 1985 dalla Sport quattro S1 che produceva 350 kW.
Nel 1987, Walter Röhrl ha guidato un S1 modificato appositamente, verso la vittoria sulla salita di Pikes Peak negli Stati Uniti.

Tanti i successi anche nelle categorie 'turismo'. Nel 1988, il costruttore vinse sia il campionato piloti che quello costruttori nella US Trans-Am al suo primo tentativo con l'Audi 200, prima di competere con successo nella serie IMSA GTO l'anno successivo.
Nel 1990/91 i quattro anelli entrarono con una V8 quattro nella Deutsche Tourenwagenmeisterschaft (DTM), vincendo due campionati piloti.
L'A4 quattro Supertouring ha partecipato a sette campionati nazionali nel 1996 e li ha vinti tutti. Due anni dopo, gli organi di governo europei vietarono quasi completamente la trazione integrale dalle corse di auto da turismo. Un'Audi all-wheel drive da corsa, l'Audi R18 e-tron quattro con trazione ibrida, è nuovamente scesa in pista nel 2012, con tre vittorie alla 24 Ore di Le Mans e due titoli di piloti e costruttori nel Campionato del Mondo Endurance (WEC).

La trazione Quattro di Audi che è divenuta una tradizione ed emblema del marchio tedesco.

Passiamo ora ad un articolo scritto dal nostro socio Antonio Solimeno che quest'anno ha potuto rendere la sua Oltcit Club 11 R del 1991 Targa Oro:

"PUÒ ANDARE..."

"Può andare" è la frase che sentirete pronunciare dal commissario delle sedute di certificazione per auto e moto, quando la vostra auto o moto ha superato, senza rilievi alcuno, l'esame per il conseguimento della targa oro ASI, il massimo e prestigioso riconoscimento attestante l'assoluta originalità del vostro mezzo. In caso contrario vi vedrete consegnare dal commissario un famigerato bigliettino, attestante i rilievi riscontrati e la conseguente bocciatura per il successivo riesame. Questo ho appreso in data odierna, quando, senza perdermi d'animo e fiducioso, mi sono recato all'appuntamento previsto per le 15.30, presso l'officina Cocchetto di Mestre, per sottoporre all'esame la mia auto, una Oltcit Club 11 R del 1991. Quest'auto, credo esemplare unico in Italia, l'ho trovata in un magazzino di una concessionaria di Thiene, nuova e mai immatricolata, rimasta ferma dal 1991, raro esempio di originalità. Dopo le procedure previste per la richiesta del CRS, tramite il mio club ASI, il successivo collaudo ed ottenimento del libretto di circolazione, sono finalmente riuscito a metterla in strada. Non rimaneva altro che realizzare il sogno di ottenere la targa d'oro a conferma della piena originalità del modello. In effetti il commissario è rimasto stupito dell'auto e dopo un attento esame esterno e interno, colpito in particolare dall'autoadesivo applicato in origine dalla concessionaria sul vetro posteriore, ha pronunciato la fatidica frase "Può andare". Volevo sottolineare, anche in considerazione della trentina di mezzi presenti alla sessione, a partire dalla FIAT 500 fino alla PORCHE 911 GT3, che in Italia esiste un patrimonio automobilistico e motoristico che va assolutamente salvaguardato e valorizzato, a prescindere dal mezzo più povero fino a quello più prestigioso. Estremamente soddisfatto ho intrapreso il viaggio di ritorno. Ringrazio il mio club per l'interessamento profuso e auguro ai soci di provare una tale emozione.
Rovigo, 10.10.2020
Antonio Solimeno

Un anniversario da celebrare in modo degno e questo ne è un esempio!

Eberhard celebra i 110 anni di Alfa Romeo.

Belle auto e belli orologi, una passione che camminano a braccetto, soprattutto se parliamo di segnatempo meccanici: i loro movimenti sono, infatti, piccoli capolavori di, cuori pulsanti simili nel funzionamento ai motori delle nostre amate auto d'epoca.
Se poi parliamo di cronografi, da sempre utilizzati nel mondo delle corse per cronometrare il tempo sul giro, l'affinità si alza ulteriormente.

Proprio al mondo delle corse, in particolare allo storico brand Alfa Romeo, si ispira la maison di alta orologeria svizzera Eberhard & Co., celebrando i centodieci anni del Biscione con il nuovo cronografo automatico in edizione limitata Alfa Romeo 110° Anniversario.
Già l'anno scorso si erano cimentati in un orologio dedicato alla casa del biscione ed oggi presentano questo modello dedicato proprio all'anniversario della casa di Arese.

Il nuovo cronografo a carica automatica (referenza 31072) è dotato di cassa in acciaio da 42 mm di diametro con singolo pulsante per l'azionamento della funzione cronometro a ore 3, coassiale alla corona di carica. Sotto il vetro zaffiro bombato, sfoggia il logo celebrativo dei 110 anni del Biscione sul contatore a ore 3 ed è dotato di indici e lancette di ore, minuti e secondi neri.
Quelle relative alla complicazione cronografica, invece, con la loro tinta rosso acceso rimandano subito al mondo racing. Il fondello con incisioni dedicate è a vista, con vetro zaffiro e sistema di serraggio a sei viti. L'impermeabilità è di 3 atmosfere (30 metri).
Per quanto riguarda il prezzo, la nuova limited edition è in vendita a 4.980 euro presso tutti i concessionari autorizzati Eberhard & Co.
Anche questo segnatempo è un mix perfetto tra anima sportiva e ricercatezza estetica

Un'auto caduta nell'oblio.

Opel Diplomat, la coupè degli anni 60.

Una coupé pensata per stupire i clienti Opel degli anni Sessanta. Si chiamava Diplomat Coupé ed era stata studiata dalla casa tedesca per offrire ai clienti un modello che si differenziasse anche dalle sue nuove berline alto-di-gamma, ovvero le tre grandi berline Kapitan, Admiral e Diplomat.

A tale scopo, nel marzo 1965 la casa tedesca raggiunse un accordo con la carrozzeria Karmann di Osnabruck per realizzare una versione coupè della Diplomat.

A tale scopo, nel marzo 1965 la casa tedesca raggiunse un accordo con la carrozzeria

Karmann di Osnabruck per realizzare una versione coupè della Diplomat.
Nel settembre dello stesso anno debuttò così la Opel Diplomat Coupè, la cui carrozzeria era caratterizzata dall'assenza del secondo montante del tetto e da un montante posteriore di grandi dimensioni.
Il motore V8 di 4,7 litri della berlina era proposto in una versione maggiorata a 5.354 cc, che sviluppava 230 CV (169 kW), abbinato ad una trasmissione automatica Powerglide a 2 rapporti.

Il risultato di questi abbinamenti era un'auto con una velocità massima di 206 km/h, che faceva della Opel Diplomat Coupè, all'epoca, la più veloce automobile prodotta in serie e venduta in Germania.
Prodotta dal 1965 al 1967 in 304 esemplari, oltre alla versione cabriolet, venduti al prezzo di 25.500 Marchi, la Opel Diplomat Coupè fu successivamente la base di partenza per la realizzazione del prototipo CD (Coupè Diplomat), disegnato da Charles M. Jordan.

Di questa vettura, l'anno successivo, il designer italiano Piero Frua presentò anche una sua ulteriore interpretazione di cui l'ex-rallyman tedesco Erich Bitter acquistò i diritti di produzione, affidando allo stesso Frua il compito di renderla più pratica e meglio industrializzabile.
Al Salone di Francoforte del 1973 fu così esposta la Bitter CD, una slanciata coupè alta solo 1,1 metri, che toccava i 210 km/h.
Nonostante la pesante atmosfera generale a causa della crisi petrolifera non si conciliasse con 'automobili da sogno' come la Bitter CD, la carrozzeria Baur di Stoccarda ne costruì 395 fino al 1979, che furono vendute attraverso la rete commerciale Opel al prezzo di 52.000 Marchi.

Un'iniziativa volta al turismo dedicato alle auto d'epoca.

Speed No Limits: il perfetto connubio tra viaggi e automobili.

Una nuova realtà ci ha molto incuriosito: il suo nome è Speed No Limits ed organizza tour tematici volti ad esaltare le eccellenze storiche sportive del Made in Italy, ma non solo.. e qui viene il bello!
L'organizzazione mette a disposizione del personale che accompagna i "turisti motoristi" tramite un percorso fatto di visite a musei ed altri luoghi storici del motorismo italiano, luoghi impregnati dalla storia dell'automobile.

A questo si aggiunge una ristorazione ed una ospitalità di alto livello sempre impregnata del territorio in cui si svolgono i tour così da andare a scoprire le eccellenze locali.
Tour indimenticabili, studiati per scoprire le bellezze d'Italia, infatti i tour (di un giorno o più) partono da Bologna, Milano, Torino, ed offrono l'opportunità di visitare musei e partecipare a manifestazioni storiche in cui è possibile ammirare esemplari di vetture uniche.

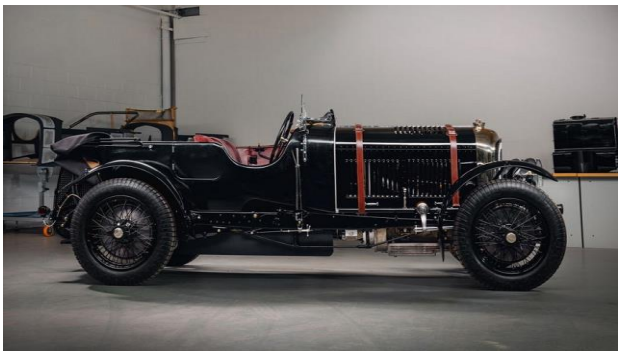
Dedicato a chi ha un grande amore per il viaggio e una grande passione per le automobili condite dall'ospitalità italiana che tutto il mondo ci invidia.

Per ulteriori informazioni vi rimando come al solito al sito: www.speednolimits.it.

L'auto preferita dei famigerati Bentley Boys.

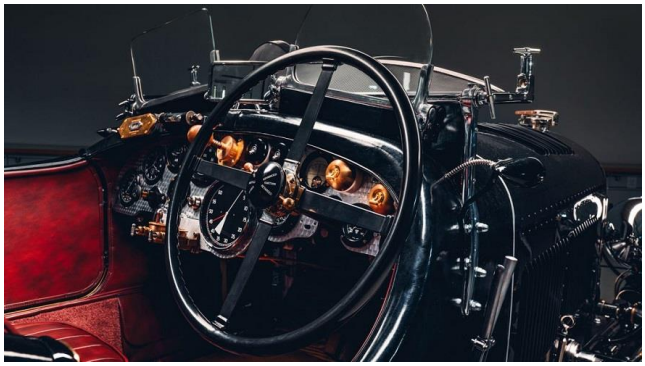
Dopo 90 anni tornano le Bentley Blower.

Ormai è una moda consolidata tra le grandi case automobilistiche quella di rimettere in produzioni, in piccolissime quantità alcuni dei loro modelli più iconici.
Questa volta tocca alla Bentley affrontare questa nuova sfida.
Lo farà con, a mio avviso, con l'auto più iconica della sua storia e quella che forse incarna di più lo spirito delle B alata.
L'auto in questione è la Blower Bentley e che fu al vertice di lusso e competizioni tra fine anni 20 e inizio 30. I Bentley Boys la portarono al trionfo alla 24 Ore di Le Mans 1928 e la versione monoposto "No.1" conquistò svariati record di velocità a Brooklands nel 1932.
Bentley ha ufficialmente riportato in vita la leggenda con un programma "continuation" che prevede la costruzione di 12 esemplari.



La splendida Blower immortalata nelle fotografie di questo articolo è tuttavia un esemplare

pre-serie denominato "Car Zero"; sarà testata a lungo prima che inizi la produzione vera e propria.
Per concretizzare il modello iniziale sono state necessarie 40.000 ore di lavoro. L'azienda inglese si è servita degli strumenti e dei progetti originali, nonché di precisissime scansioni laser dei componenti della vettura del 1929 sulla quale si baseranno i nuovi esemplari.



La realizzazione è supportata da varie aziende terze che hanno dato il loro prezioso contributo nella progettazione e realizzazione di telaio, calandra e delle anacronistiche molle a balestra, nonché tutti quei restauratori che fanno parte della cerchia della casa inglese.
Il telaio in particolare è stato prodotto da un'azienda che costruisce e restaura caldaie per macchine a vapore.
I test pre-produzione della Blower prevedono 35.000 chilometri percorsi in strada e quasi 8.000 chilometri in pista.
La casa inglese testerà la vettura anche ad alte velocità e una volta sicuri della bontà del progetto si avvierà la produzione che permetterà del vero e proprio via libera alla fase di produzione delle 12 Blower.

Nonostante l'entusiasmo di molti verso i programmi “continuation” alcuni collezionisti sono quantomeno perplessi.
Secondo me se si tratta di preservare modelli unici ci può stare ma bisogna assolutamente non esagerare con queste riproduzioni a grandezza naturale.
Ad inizio 2020 Ralph Lauren ed altri collezionisti hanno inviato una lettera a Bentley esprimendo la loro preoccupazione su iniziative simili, si teme che così facendo diminuisca il valore monetario ed intrinseco degli esemplari originali, ma non solo, su questo filone si inserisce tutto il discorso delle eventuali frodi speculative su di esemplari così rari.
Comunque la si pensi dalle fotografie ce ne si innamora a distanza… certo che l’originale ha tremendamente più fascino!

Tratto dal sito internet www.motoristorici.it

Ed ora un perfetto regalo per il prossimo Natale.

Libro: A capo Nord con la 500.

Il libro in questione, che vi suggerisco di leggere perche ne vale la pena, nasce da una domanda, magari banale ma molto semplice e vera:
Che cosa spinge un uomo di 54 anni ad affrontare un lungo viaggio in solitaria alla guida di una Fiat 500 del 1972, con destinazione Capo Nord?

Voglia d'avventura, di mettere alla prova sé stesso. O forse solo il desiderio di vivere un

mese di emozioni portando alla luce un sogno della gioventù, trent'anni più tardi.

Il racconto di un'esperienza indimenticabile tra panorami mozzafiato e sorrisi della gente, superando inconvenienti e rotture meccaniche spesso risolte seguendo le istruzioni dettate al telefono da un amico meccanico in Italia.
Nella prima parte del libro, la nascita del progetto e la sua evoluzione attraverso l'organizzazione del viaggio, la ricerca di sostenitori, i preventivi e gli itinerari. Dal rifacimento del motore, alla preparazione della salsa di pomodoro per condire la pasta.

Episodi divertenti vissuti mentre scorreva il conto alla rovescia verso il 1° agosto del 2016, data fissata per la partenza.
Nella seconda, giorno per giorno il racconto dei 9.581 emozionanti chilometri percorsi in un mese esatto, sempre con quei tre elementi che l'autore definisce fondamentali per un viaggio del genere: coraggio, spirito di adattamento e tanta ironia.
Insomma un bel libro che racconta di un viaggio epico di quelli che cìè da dirsi fortunati di aver fatto almenno una volta nella vita.

Il Libro intitolato "A Capo Nord con la 500" e scritto dall'amico Andrea Zanovello lo potete richiedere a lui direttamente al seguente indirizzo: andreaza9llo@gmail.com.

Ne riparleremo ancora di questo libro magari invitando l'autore a venire a trovarci al nostro Club.

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

Visitate il sito www.motoristorici.it.

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