

N°40
2021

L'AVVISATORE GRAFICO DEL BENACO AUTO CLASSICHE ASD

"CLASSIC"

ALFA ROMEO
SPIDER
3.0 - V6



Editoriale del Presidente

Cari Soci,

Con questo numero di Clacson il primo del 2021, questa prima parte dell'anno vissuto con impedimenti Covid-19, il 27 Giugno scorso con l'assemblea e la cena sociale in un contesto piacevole e grande adesione di soci e simpatizzanti come detto nella mia relazione all'assemblea cerchiamo di tornare ad una normalità operativa per il Club. Purtroppo, a causa della pandemia, come avete avuto modo di notare sul sito si è dovuto rivedere il calendario pesantemente annullando e posticipando le manifestazioni. Speriamo di non dover più intervenire in futuro, le due uscite importanti ai Musei Porsche e

Mercedes e l'uscita in Umbria sono state posticipate al 2022 per ragioni tecniche di sicurezza così come il rinvio del 5° Garda Classic Car Show al 2022, evento che comporta un grande sforzo finanziario da parte dell'associazione. Prudentemente l'abbiamo posticipato e sostituito con un evento meno impegnativo ma che sarà di grande impatto il "2° Youngtimer Car Show" vi consiglio di consultare il sito per la modulistica di partecipazione. Un invito a tutti i soci ad una partecipazione più diretta e attiva alla vita associativa senza la quale nessun programma e idea di miglioramento potrà trovare concreta attuazione. Un caro saluto, buona lettura.

Ugo Vittoni
Presidente

Something new in Bardolino!



+39-045-6212433

WWW.MAISONME.IT

INFO@MAISONME.IT



CARROZZERIA
MULTI SERVIZI
GOMMISTA

Tel. 045.6201225

Loc. Bran, 934 - 37013 Caprino V.se (VR)



BENACO AUTO CLASSICHE

CONSIGLIO DIRETTIVO 2018 - 2021

Presidente

Ugo Vittoni

Vice Presidente

Alessandro Lonardelli

Segretario

Davide Nicaso

Consiglieri

Michele Ferrari, Loris Marana, Pier Luigi Peron,
Nino Romeo, Alberto Scuro, Roberto Spiritelli

Sede e Segreteria

Largo del Casel, 2 Zona Artigianale - Bardolino (VR)

Orario

Giovedì H 17.00 - 19.00 **Sabato** H 10.00 - 12.00

Partita IVA 03520380233

Telefono +39 045 62 12 098 - Cellulare 346.66.86.557 - Fax +39 045 62 12 098

info@benacoautoclassiche.it - www.benacoautoclassiche.it

BENACO AUTO CLASSICHE A.S.D.

Redazione **IL CLACSON**

clacson@benacoautoclassiche.it

Direttore Responsabile

Daniele Pagliarini

Direttore Editoriale

Nino Romeo

Registrazione del Tribunale di Verona: n° 1.930 R.S. del 14/10/2011

Stampa: Grafiche Aurora S.r.l.
Via della Scienza, 21
37139 - Verona

Programma Attività 2021

24 Luglio	5ª Coppa Benaco
1 Agosto	13ª ... e la chiamano Estate!
22 Agosto	15° Spyderando in Lessinia
29 Agosto	In Valpolicella con MG Car Club d'Italia
4 e 5 Settembre	2° Youngtimer Car Show - Concorso di Eleganza
12 Settembre	18° Italian Classic Parade a Bardolino
18 Settembre	10ª Les Dames au volant
19 Settembre	Lake and Drive con Veteran Car Team di Bolzano
26 Settembre	4ª Giornata Nazionale del Veicolo Storico ASI
30 Sett. > 4 Ottobre	91ª Festa dell'Uva e del Vino di Bardolino
7 Ottobre	Serata culturale "The Porsche Way" - R. Spiritelli
4 Novembre	Serata Culturale "Ferruccio e la Lamborghini" - A. Ghini
14 Novembre	10° Lago di Garda Mon Amour
27 Novembre	Chiusura d'anno con prova di regolarità su pressostati
19 Dicembre	Tradizionali Auguri di Natale

Per eventuali aggiornamenti consultare il sito www.benacoautoclassiche.it

Sommario - Resoconto 1° semestre 2021

- ° **Veteran for Friends - Bolzano e Val Gardena**
- ° **ALFA ROMEO Spider 3.0 - V6**
- ° **AURELIA B 20 Competizione, miniatura di Roberto Spiritelli**
- ° **FERRARI 212 Export - l'Uovo, miniatura di Dino Spiritelli**
- ° **100° Incontro degli Epicuristi in Portogallo**
- ° **Cena sociale a Bardolino - 27 Giugno 2021**
- ° **2° Allenamento sui Pressostati a Calmasino**

BOLZANO E VAL GARDENA



Sabato 5 e Domenica 6 Giugno si è svolto il **Veteran for Friends 2021** raduno di auto di interesse Storico organizzato da SMT Viaggi su richiesta del Benaco Auto Classiche di Bardolino ed il Veteran Car Team di Bolzano. Ritrovo a Bolzano dove le vetture, nel salotto buono della città - Piazza Walther - erano doverosamente parcheggiate come da protocollo comunale anti Covid-19 a distanza minima l'una dall'altra di almeno 5 metri. Vietati quindi gli assembramenti, per cui una atmosfera ben diversa da quella che ci ricordavamo, ma con la salute si sa non c'è molto da scherzare. 40 vetture per un totale di circa 70 partecipanti, niente male, sia per gli occhi che per la mente. A seguire una visita guidata della città vecchia organizzata dalla locale Azienda di Soggiorno e Turi-

simo che in perfetto orario ed in perfetto bilinguismo (italiano e tedesco) ci illuminava scorci di storia del capoluogo altoatesino sotto un bel sole primaverile. Un parco di rose fiorite e profumate - Hotel Ristorante Laurin - ci attendeva per il pranzo. Nel primo pomeriggio sotto un sole caldo la partenza per le Dolomiti, in fila indiana la carovana raggiungeva il lago di Carezza ferito dal Vaia (vento che ha abbattuto migliaia di alberi nel 2019) da qui una tempesta di grandine che ha accompagnato la compagnia per tutto il viaggio fino alla Torrefazione Caroma di Fié allo Sciliar dove lo staff capeggiato dal titolare Valentin Hofer ci presentava una insolita collezione di "Macinini di Caffè" una meraviglia, accompagnata dal profumo emesso attraverso la sua degustazione.



5 - 6 GIUGNO 2021





Qui sopra, la sfilata delle storiche in Piazza Walther a Bolzano, vediamo in alto la FIAT Campagnola, la LANCIA Flavia cabriolet Vignale, la MORGAN Plus 4 e la FIAT 600 D - 3ª versione con i fanaloni. Qui sotto, un tornante scendendo da Passo Sella e nella pagina a destra, due foto della piazza di MOENA durante una breve sosta.





Poi attraverso il famoso paese di Castelrotto ed il Passo Pinei, senza essersi persi d'animo abbiamo raggiunto la meta Santa Cristina di Val Gardena con il suo Smart Hotel Saslong ad attenderci per una bella doccia calda, la cena e le chiacchiere per ricordare la bella esperienza che nessuno di noi aveva ed avrebbe mai voluto vivere in compagnia di auto d'epoca, magari come la Riley Sport del 1926 dell'amico sudtirolese Andreas Fink senza capotta, ma è stata dura, molto dura anche per gli altri. Si sa tutto è bene quel che finisce bene. Il mattino seguente dopo il briefing partenza per il Passo Sella, avvolto dalla nebbia con le pendici delle circostanti montagne tutte innevate l'atmosfera era comunque bellissima, il parcheggio tutto per noi, quindi sosta per le foto di rito e poi giù fino ai Monti Pallidi dove ci siamo incontrati con il Topolino Club

Italia impegnato anche lui in un raduno con decine di FIAT Topolino che scendevano da tutte le parti, uno spettacolo. Moena, in Val di Fassa, ci ha accolto con un pallido sole che ci ha permesso di riaprire la capotta e far asciugare gli interni inzuppati di acqua, intanto lo shopping compulsivo delle signore proseguiva nei tipici negozi della località turistica mentre gli adulti giocavano a figurine a ricordo dei tempi passati. Il sole sempre più caldo ci ha accompagnato attraverso la Val di Fassa, la Val di Fiemme fino alla Val di Cembra dove a Giovo ci attendeva un altro meritato pranzo presso il Maso Franch. Giovo, un paese molto carino fermo agli anni '60, in connubio con le nostre amatissime auto di interesse storico. Arrivederci al prossimo anno, no al prossimo raduno.

Daide Brancalion





ALFA ROMEO SPIDER 3.0 - V6 - 2000

Un diamante è composto da una combinazione particolare di banalissimi atomi di carbonio gli stessi che servono per produrre la plastica, la sostanza base della Pet di una bottiglia d'acqua è quindi la stessa del Cullinan, il diamante più importante del mondo. Allo stesso modo la Tipo di Montalbano ha la stessa piattaforma delle Alfa Romeo GTV e Spider distinte dalla sigla di progetto 916. Scartabellando nei miei ricordi, quando penso alle 916 la mente non può che volare alla fine degli anni '80 quando qualcuno munito di una ascia si scagliò su un tronco di legno e partorì la ES-30 meglio conosciuta come mostro... Mostri sarete Voi! La ES-30 aveva lo schema nobile della 75 ma non il baule oggetto di battute satiriche fra gli alfisti, aveva anche la grazia di Hulk e le prestazioni dell'elefante con cui Annibale varcò le Alpi... Aveva però uno scudetto cavo, memoria della Junior Zagato, no non manca un pezzo, aveva 3 fanalini dai quali sarebbero state più credibili le canne da 70/90 Beretta che le H7 della Philips. Qualora, eventualità probabile, foste riusciti a vederla da dietro, la ES-30 sembrava un TIR che trasportava KITT messa a marcia indietro con quella barra di luci nera che oggi farebbe la gioia di tanti "tuner" o discotecari. Spider e GTV derivano dalla SZ? No, magari... e non fatevi ingannare neanche derivano da

un esercizio di stile che riprende i fanalini piccoli, lo scudo cavo, la barra posteriore e il Busso: la Proteo, presentata nel '91 quando avevo 8 anni. Comunque, io elessi Proteo come il mio sogno nel cassetto! In pratica era la 164 che, rispetto alla nostra Thema di allora, sembrava sbarcata da Marte in versione coupé Saturniana. In realtà di bei prototipi in quel periodo ce n'erano diversi: c'era la Laguna della Renault che farà poi nascere un po' di anni dopo la Spider e la Citroën Activa. Se la SZ derivava dalla 75, la Proteo derivava dalla 164, un pianale che aveva già dato prova di poter reggere quantitativi di cavalli consistenti visto che aveva sopportato i 215 delle prime Thema 8.32. La 164 come la Thema in cambio di un pochino di sottosterzo, quello che hai quando vedi l'albero contro cui sbatti, garantiva una tenuta di strada specie sul bagnato che la concorrenza tedesca sognava finché stava ferma in autogrill aspettando che l'asfalto si asciugasse... benefici della trazione anteriore. Era il 1995, Alfa Romeo vendeva, alla Polizia, ai Carabinieri (all'epoca non c'erano le flotte di noleggio per smaltire) le 155 che gli alfisti rifuggivano come la peste, tentava di vendere la 145 e 146, rifilava allo Stato le ultime 164 Super mentre le ultime SZ invendute facevano polvere nelle concessionarie con cartelloni in stile 3 x 2 Esselunga.



La spider IV serie, la bellissima per intenderci, da due anni era solo un dolce ricordo anche perché era arrivato il tempo di archiviare un progetto del 1962... Dustin Hoffman oltre che laureato era già anche pensionato! In questo momento storico a qualcuno venne una bellissima idea: Facciamo una sportiva, una granturismo! Narrano che il primo nome da chiamare per disegnare un'Alfa sul pianale della Tipo sia stato Tom Cruise da Mission Impossible... rinsavirono e chiamarono Enrico Fumia che aveva fatto la 164 ed accettò la sfida. Nel 1987 ha presentato le linee della 916 che sarebbe stata svelata solo 7 anni dopo al Salone di Parigi del 1994. Il capolavoro che ne uscì è sotto gli occhi di tutti una macchina due porte, 2 volumi e mezzo, aerodinamica, futurista, compatta, proporzionata, stranamente luminosa malgrado i piccoli volumi, innovativa con il cofano motore che fa da parafanghi e che ingloba una mascherina con lo scudetto Alfa Romeo come sulle TZ-1 e TZ-2. La linea compatta risulta lo stesso filante grazie al profilo che dà slancio alla silhouette abbassandole visivamente la linea di cintura, questo profilo era stato introdotto dallo stesso artista sulla 164. La codina compatta un po' alta riprende la barra luci adeguatamente modernizzata che si era già vista sulla 164. Le forme della 916 sono armoniose, pulite, fluide prive di orpelli tipo prese d'aria varie o spoiler che in quegli anni sarebbero stati più che una tentazione, una necessità. La prima serie della GTV Spider uscì nel 1995... la parentela, specie negli interni, era più che evidente, abbondanza di materiali di qualità... scarsa e una grande quantità di componentistica già ampiamente vista, conosciuta e poco apprezzata. A livello di design però andava riconosciuto uno sforzo, ed anche tutto sommato una buona riuscita, nel rendere attraente la parte del cruscotto: gli strumenti principali erano circolari e la sportività era garantita dai 3 piccoli manometri al centro del cruscotto che, orientati verso il guidatore, confermavano la voglia di fare sentire chi ne prendeva il volante, più che un autista, un pilota. Le bocchette d'aerazione quadrate della prima serie avevano l'austerità di un ufficio del catasto di un villaggio della DDR ed inficiavano non poco la ricerca di sportività fatta sul resto dell'auto.



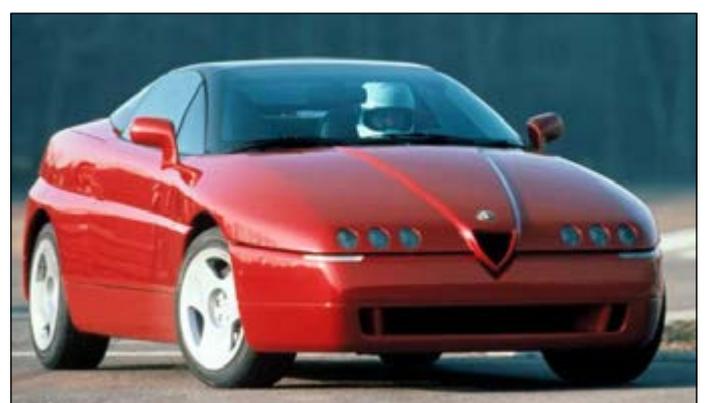
Alfa Romeo Spider 1,8 Twin Spark - 1998

I sedili disponibili sia in pelle completa che in tessuto o misti non brillavano per bellezza ma non erano male a livello di comodità. Il fatto che le origini non fossero delle più nobili veniva poi confermato dal disegno dei cerchi disponibili che sulla prima serie non sembravano certo essere stati messi per spingere le persone a sentirsi in una granturismo ma piuttosto in una berlina sportiva, come avrebbe potuto essere una CE o una serie 3. Il cuore Alfa però era stato messo, ed era quello giusto: nata con 3 motorizzazioni da 150 a 205 cavalli ce n'erano per tutti i gusti e per tutte le tasche e se il 2.0 Twin Spark, di Alfa aveva solo il fatto che cambiare le candele costasse come su una Ferrari a 8 cilindri, aveva una sonorità conosciuta dagli utenti di Fiat Lancia, il 3.0 V6 ed il 2.0 V6 Turbo erano i Busso adeguati alle esigenze fiscali dei potenziali compratori. In nessuno dei 3 casi le motorizzazioni temevano la concorrenza: il "Pratola Serra" 4 cilindri brilla tutt'ora per affidabilità e con 150 cavalli aveva mediamente 10% di potenza in più rispetto ai 16 valvole Mercedes e ben 42 cavalli in più rispetto agli 8 valvole che erano peraltro montati su auto per cui il significato di coupé voleva solo dire che avevano tagliato via due porte. La concorrenza di BMW si faceva con la Serie 3 E36 che aveva sì 2 cilindri in più e una testata a 24 valvole ma era un motore in linea di progettazione vecchia, anzi... antica, la trazione posteriore, in epoca in cui gli antipattinamenti servivano solo per riempire uno spazio sul cruscotto che sareb-

be altrimenti rimasto vuoto, metteva la bavarese in difetto rispetto alla berlinetta milanese, specialmente in condizioni di umidità, situazione relativamente comune in Europa. Oggi sono passati 26 anni da quando la GTV ha fatto breccia nel mio cuore ma, superato l'iniziale problema del soft touch, delle plastiche mal assemblate e della sensazione che tutto ciò che c'è di elettrico avrà vita breve, l'ingresso in auto - ho due auto di seconda serie - dà la sensazione di entrare in una macchina del periodo del limbo: il limbo del passaggio dall'era analogica all'era elettronica. Un dettaglio non da poco che tratteremo più avanti su auto molto più importanti con risultati molto meno lusinghieri: Le porte di GTV e Spider sono grandi e ampie, le auto sono molto basse malgrado questo la salita e discesa sono estremamente semplici ed evitano attentati alla dignità di chi deve salire e scendere dall'auto davanti a tutti come spesso accade con altre auto... I sedili, della seconda serie sono molto confortevoli, sono anche esteticamente appaganti e, in caso di guida sportiva, avrebbero anche la tendenza a suscitare le gelosie della passeggera abbracciando il "pilota". Il volante che sia della prima serie o della seconda è sportivo quanto un deambulatore del centro anziani, diverso il discorso della strumentazione che ha voglia di essere sportiva mettendo a disposizione del guidatore tachimetro e contagiri rotondi di generose dimensioni e tre piccoli manometri comprendenti informazioni fondamentali per il pilota da bar quali:



A sinistra la ES-30 del 1989, poi denominata SZ Zagato con i tre fari per lato e la mascherina in negativo così come la Junior Z qui sopra e la Proteo di Walter de Silva qui sotto. A sinistra, la RZ con i gruppi ottici a fascia ripresi anche sulla 916.





Qui sopra, la TZ 1 del 1963 con la mascherina inserita nel cofano, replicata nella successiva TZ 2, entrambe disegnate da Ercole SPADA. Qui sotto, la 75 - ultima vera Alfa - per gli alfisti doc, con le linee spigolose e grande bagagliaio su nobile meccanica V6 Busso.



orologio (di facile regolazione), temperatura dell'acqua e livello della benzina. Interruttore dei fendinebbia, bocchette dell'aria ex Duetto e autoradio completano la console centrale incorniciata in una mascherina di alluminio... ecologico! Il bipolarismo tra sportività e "comodità", si vede e si trasmette anche nel comportamento stradale; la V6 rispetto alla 2.0 ha ovviamente a disposizione molto più fiato e pertanto chiede un minor lavoro di cambio, la coppia erogata dal Busso permette di trarsi d'impiccio in praticamente ogni situazione senza dover "buttare giù tre marce" anche se la scalata è prettamente epicurea ed atta a soddisfare l'udito. Il comportamento stradale è profondamente diverso e, laddove il V6 prende il vantaggio dall'ampiezza della curva di coppia, perde qualcosa nella guidabilità resa più complessa dal maggior peso sull'asse anteriore; anzi dal troppo peso sull'asse anteriore per quella che è la capacità del telaio (ho parzialmente risolto il problema con un assetto fatto bene e ammortizzatori Koni appena più rigidi, grazie a Giallo Corsa). Il 2.0 è molto più compatto e leggero e non pesa così tanto sull'asse anteriore pertanto l'auto risulta più facile e controllabile, certo i cavalli di differenza si sentono e 42 in meno sono troppi da compensare solo con il peso. L'erogazione è regolare fino all'entrata del variatore di fase che fa cambiare atteggiamento all'auto





rendendola quasi una sportiva di razza. Attenzione nulla di paragonabile al VTEC Honda... (nemmeno nel senso di affidabilità si possono fare più di 50.000km con un motore!!!).. Dal 1995, sono passati 26 anni le 916 sono state le ultime auto ad uscire da Arese, hanno chiuso un periodo della vita del marchio Alfa Romeo cedendo il passo ad una delle auto che avrebbe avuto le potenzialità per essere il più bel coupé di larga scala della storia ma che, a causa di un management imbarazzante, è stata invece una coupé a tiratura "intima": La Brera. Una GTV o una Spider si trovano con cifre "ridicole" se 1.8 o 2.0, iniziano ad aumentare se V6. Il 6 cilindri è un motore che, a dispetto di quanto si dica, necessita di avere una manutenzione regola-

re per essere affidabile: va tenuto soprattutto sempre ben lubrificato se no è in grado di dare grossi grattacapi quanto sono grandi le soddisfazioni quando funziona perfettamente. Il Pratola Serra, a parte il variatore di fase che ogni tanto chiede di essere sostituito non mi risulta abbia altri problemi. GTV e Spider sono entrambe mal rifinite in tutte le serie con materiali che, pelli escluse, avevano giusta collocazione sulla 600 made in Tychy piuttosto che sulla berlinetta di Arese. Il futuro comunque sorriderà a queste vetture per le quali si trova ancora quasi tutto se non in rete Alfa, su Internet o dai ricambisti (leggi sfasciacarrozze).

Tiziano Romeo

AURELIA B 20 COMPETIZIONE 1952

Al 33° Salone dell'Automobile di Torino nel marzo del 1951 la Lancia presentò la versione sportiva della berlina Aurelia B21, con la definizione di Aurelia B20 Gran Turismo, con lo stesso motore di due litri leggermente potenziato. Vittorio Jano aveva azzeccato un perfetto rapporto al ponte che ottimizzava l'equilibrio tra peso e potenza. La vettura fu dotata di una splendida carrozzeria opera di Felice Mario Boano e realizzata dalla Pinin Farina. Soltanto tre giorni dopo la presentazione, debuttò all'11° Giro di Sicilia, il 1° Aprile 1951, con due vetture "apparentemente" non ufficiali. Il secondo impegno fu alla 18^a Mille Miglia con quattro macchine intestate ad altrettanti piloti, più tre appartenenti a veri privati "gentlemen driver". La coppia Giovanni Bracco e Umberto Maglioli arrivò seconda assoluta dietro la Ferrari berlinetta di 4,5 litri guidata da Gigi Villoresi. La Lancia partecipò anche alla 24 Ore di Le Mans con una Aurelia B20 elaborata, classificandosi prima nella categoria 2000 cc, sempre con Giovanni Bracco e il conte Giovanni Lurani. L'ing. Gianni Lancia amava le corse ed era convinto della pubblicità e del prestigio che queste avrebbero dato alla Casa. Decise perciò di creare un reparto Corse, capeggiato da Vittorio Jano, alle cui dipendenze lavorava un gruppo molto affiatato: Ettore Zaccone Minà per i motori, Luigi Bosco per gli organi di trasmissione, Francesco Faleo per i telai e Giuseppe Gillio per i collaudi su strada. Il programma era di rivedere il modello B20 per le corse della prossima stagione 1952. La macchina fu completamente ridisegnata e costruita in sette esemplari espressamente per le competizioni. Fu dotata di una carrozzeria in alluminio, con una coda più arrotondata e priva di bagagliaio, sulla quale spiccavano due tappi per il rifornimento del serbatoio carburante. Il padiglione fu abbassato di 10 cm e la linea di cintura di 8 cm. I vetri laterali furono sostituiti da plexiglass per arrivare a un peso totale della vettura di circa 850 chilogrammi. Il motore fu munito di una speciale testata, con valvole di aspirazione maggiorate, e di quattro carburatori accoppiati a due a due per ogni bancata. Fu sostituita la leva del cambio al volante con una a cloche, predisposta dalla ditta di Torino Nardi.



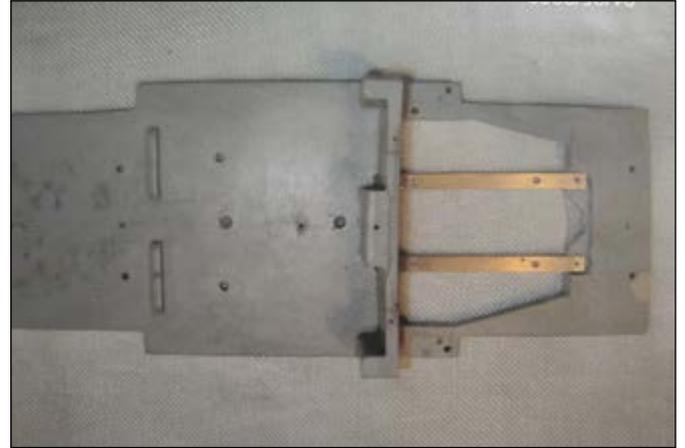
MINIATURA DI ROBERTO SPIRITELLI

Il motore erogava una potenza di 105/110 CV a 5500 giri minuto. Più leggera di circa 100 kg rispetto alla versione dell'anno precedente, questa seconda serie denominata "Competizione" aveva notevoli doti di maneggevolezza e accelerazione e poteva raggiungere i 190 Km orari di velocità massima. Le sette B20 Competizione del 1952 furono contraddistinte dai numeri di telaio dal 1505 al 1511 e dal numero di motore dal 1608 al 1614. Sembra anche che, forse per non ufficializzare l'impegno diretto della Casa Lancia, sei di queste macchine siano state immatricolate a nome dei piloti a cui erano destinate. Il 4 maggio 1952 l'Aurelia B20 Competizione condotta da Luigi Fagioli tagliò il traguardo a Brescia della 19^a Mille Miglia al 3° posto assoluto (ovviamente 1^a di categoria classe 2 litri), dietro a Bracco e Kling, vincitore con la Mercedes 300 SL, lasciandosi alle spalle l'altra Mercedes di Caracciola (3000 cc di cilindrata). Fu un trionfo per l'Aurelia, che comunque ricevette le critiche e i reclami da parte dell'Alfa Romeo (che gareggiava nella stessa classe 2000 cc), perché a parere della Casa del Portello le Aurelia non dovevano essere ritenute vetture di serie, ma prototipi, tant'è che l'anno successivo alla Mille Miglia si presentarono solo vetture stradali. Purtroppo le sette Aurelia B20 Competizione del 1952 sono andate tutte distrutte e non esiste più alcun esemplare originale. Ho riprodotto in scala 1/18 proprio la vettura giunta 3^a alla Mille Miglia del 1952, nel colore grigio chiaro con il numero di gara 437 (che è anche l'ora della partenza: 4.37 del mattino da Brescia). L'autocostruzione inizia dalla progettazione in scala su carta millimetrata per poi passare ad un "piano quotato" per poter realizzare il pieno di base (maschero). Ho poi battuto il lamierino di ottone da 0,2 mm per formare la carrozzeria. Per base meccanica ho utilizzato una Lancia Aurelia B24 di Burago e alcune parti sono state acquistate da BBR: ruote, tergi e calandra, seppure quest'ultima modificata per inserire il foro della manovella d'avviamento di emergenza. Tutte le altre parti visibili sono auto-costruite.



Roberto Spiritelli

FERRARI 212 EXPORT - L' UOVO



Per realizzare questa miniatura in scala 1/12 mi sono rivolto all'amico Gabriele Pantosti della MG che mi ha fornito la scocca ed il pianale grezzi. Il modello nasce "curbeside", cioè senza aperture né parti meccaniche e quindi ho voluto cimentarmi nel tentativo di realizzarlo con parti mobili e con la meccanica. Sono partito dalla scocca alla quale ho aperto porte e cofano motore. Ho poi provveduto a creare le nuove parti mobili con lamierino di ottone da 0,5 mm opportunamente sagomato e costruito le cerniere delle porte e del cofano con le relative battute. Il telaio è stato modificato per favorire l'inserimento del motore e degli scarichi oltre ad altri particolari come il radiatore, la batteria, i condotti acqua e olio, spinterogeni e fili delle candele. Ho costruito le paratie del motore con le prese d'aria, sempre in lamierino di ottone alle quali ho saldato la parte superiore delle sospensioni anteriori. Ho predisposto la scatola guida con i tiranti dello sterzo. Sui carburatori ho tornito e fresato i filtri dell'aria in tondino di alluminio da 6 mm. L'abitacolo è stato interamente rivestito in pelle e la carrozzeria verniciata con il "rosso Ferrari" dell'Arexons.

Dino Spiritelli



MINIATURA DI DINO SPIRITELLI



La famosa FERRARI UOVO, telaio 166 MM motore 212 Export disegnata da REGGIANI per la Carrozzeria FONTANA, esemplare unico creato nel 1951 per il Conte Giannino MARZOTTO, così soprannominata per via delle forme molto arrotondate ma più leggere e veloci del corrispondente modello di fabbrica. Vince il Giro di Toscana, il Campionato Triveneto e partecipa alla 1000 Miglia del 1952.



100° INCONTRO EPICURISTI IN PORTOGALLO



Sono lieto di condividere con i lettori del nostro periodico di informazione l'esperienza positiva che sto vivendo in Portogallo, nell'ambito di un gruppo di amici appassionati di auto d'epoca denominato Epicuristi che da circa 10 anni si ritrovano nell'ultimo mercoledì del mese per un raduno fuori porta. Il sodalizio funziona con pochissime regole non scritte, senza cariche, incarichi né quote di associazione. Il coordinatore Carlos Valerio invia una mail di invito a tutti i membri del gruppo – senza precisare né il luogo di destinazione né l'argomento culturale oggetto di quella uscita. Nel giorno previsto ci si ritrova nel solito parcheggio, un membro a turno raccoglie le quote dei singoli partecipanti relative al costo del pranzo e/o struttura da visitare, dopodiché si parte tutti insieme verso il luogo ora svelato, per visitare un monumento, museo o partecipare ad una conferenza culturale che talvolta riguarda le auto classiche. I ristoranti prescelti sono sempre specializzati nella gastronomia tipica della zona visitata (nel penultimo incontro il piatto forte era l'anguilla). Si accede al gruppo tramite la presentazione da parte di un membro effettivo ed al primo incontro viene dato un "pin" di latta con il logo del gruppo. Solo dopo 3 partecipazioni e il gradimento degli altri membri viene assegnato il "pin" smaltato che consacra l'appartenenza. Mercoledì 23 Giugno 2021 c'è stato il 100°

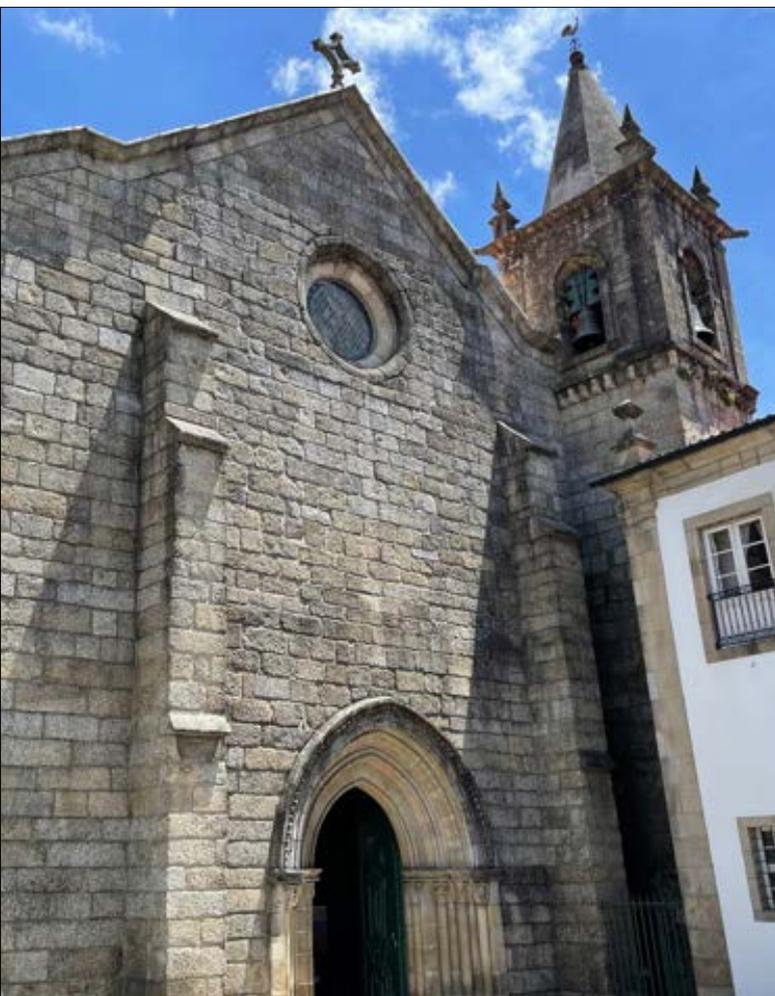


Incontro e per festeggiarlo in maniera solenne, siamo andati a visitare il castello e la città di Guimarães, luogo della fondazione del Portogallo. Le 40 macchine erano parcheggiate di fronte al castello, in una grande piazza – tuttora di sabbia – luogo dove si è svolta la battaglia di São Mamede il 24 Giugno 1128, in cui D. Afonso Henriques sconfisse le truppe di sua madre Teresa di León, liberando la Contea del Portogallo dal vassallaggio nei confronti di Alfonso VII Re di León. Il nuovo Regno è stato riconosciuto dal Vaticano nel 1143 con il trattato di Zamora. Dopo questa commemorazione, abbiamo fatto una visita guidata alla chiesa di São Gualter, costruita dai francescani nel 1785 in stile barocco. Per il pranzo, un membro degli Epicuristi ci ha accolti nella villa ultracentenaria di famiglia, in pieno centro città. Luogo stupendo e famiglia eccezionale. La villa apparteneva al nonno Santoalha, il padre era nato lì e dal suo felice matrimonio aveva avuto 15 figli, di cui 7 hanno costruito i loro appartamenti nei dintorni della villa e creato un garage in comune per le storiche, senza stravolgere il nucleo centrale che si vede nelle foto. Per accogliere i 53 partecipanti c'era una lunga tavolata sotto i platani secolari del giardino con specialità gastronomiche tutte cucinate in casa, dagli aperitivi al piatto forte, fino ai dolci tipici di Guimarães, per la gioia dei buongustai.

Nino Romeo



A sinistra e sopra il Castello di Guimarães dove erano parcheggiate le auto storiche. Qui sotto da sinistra, Carlos VALERIO, coordinatore degli EPICURISTI, seguito da un nipote e due sorelle dell'anfitrione della famiglia SANTOALHA che ci ha ricevuto in modo regale. Più in basso, la Chiesa di San GUALTER in stile barocco di cui si vedono alcuni scorcii dell'interno.





In questa pagina il garage comune per le auto storiche dei fratelli SANTOALHA e, a destra, il Maggiolino doppio vetrino del 1950 appartenuta al genitore perfettamente restaurato





Nelle due foto in alto, l'ingresso della villa, qui sopra una foto del Capo Famiglia sul paraurti della MERCURY anni '40 che vediamo ora nel passo carrabile; sotto le auto storiche degli ospiti nel cortile e la lunga tavolata all'ombra del magnifico giardino frondoso dove 53 membri degli EPICURISTI sono stati deliziati con le prelibatezze di casa





Alcune suggestive immagini del Parc Hotel Germano a Bardolino dove si è svolta la cena sociale 2021, domenica 27 Giugno con la partecipazione di circa 60 soci.





CENA SOCIALE - BARDOLINO 27 GIUGNO 2021



2° Allenamento sui Pressostati a Calmasino - sabato 12 giugno 2021



E BANCA
EUROMOBILIARE

Private banking dal 1973

Davide Magalini

Consulente finanziario abilitato all'offerta fuori sede

Filiale Verona
Piazza Brà 26/D
37121 Verona

www.davidemagalini.it



F

FAVALLIMARMI
ITALIAN MARBLE DESIGN

via Madonna, 417 - Bovolone VERONA - tel. 045 7103211
www.favallimarmi.it - info@favallimarmi.it - **SEGUICI SU**  

The advertisement features a large, stylized letter 'F' logo. Below it, the text "FAVALLIMARMI" is written in a bold, sans-serif font, followed by "ITALIAN MARBLE DESIGN" in a smaller font. The background shows a modern interior with a staircase and a bathroom. At the bottom, contact information is provided, including the address "via Madonna, 417 - Bovolone VERONA", phone number "tel. 045 7103211", website "www.favallimarmi.it", and email "info@favallimarmi.it". Social media icons for Instagram and Facebook are also present.

BENACO AUTO CLASSICHE SHOP



GIUBBINO LE MANS

*Interno pile
Colore blu navy
Donna: S - M - L - XL
Uomo: M - L - XL - XXL*

PREZZO € 39,00



GILET LE MANS

*Interno pile
Colore blu navy
Donna: S - M - L - XL
Uomo: M - L - XL - XXL*

PREZZO € 35,00



GILET INDY

*Tecnico profilato
Colore blu marina
Unisex:
S - M - L - XL - XXL*

PREZZO € 35,00



CARDIGAN INDY

*Cotone - full zip
Colore blu navy/grigio
Unisex:
S - M - L - XL - XXL*

PREZZO € 35,00



POLO MONZA

*Cotone Piquet
Colore bianco/blu navy
Donna: S - M - L - XL
Uomo: M - L - XL - XXL*

PREZZO € 25,00



CAP B.A.C

*Cappellino Cotone
Ricamato
Unisex*

PREZZO € 12,00



ESTINTORE AUTO

*C.A.M.PI PMB1EN
1 Kg polvere ABC*

PREZZO € 17,00



CD INNO B.A.C

*+ 9 cover di successo
(Gaber, Battisti, Beatles)
sul motorismo*

PREZZO € 10,00



OROLOGIO SILVERSTON

Al quarzo - Diametro 40 mm

PREZZO € 100,00

Acquisti presso la Sede Benaco Auto Classiche Largo del Casel, 2 - BARDOLINO
Tel. 045 6212098 - Cell. 346 6686557 mail: segretario@benacoautoclassiche.it

BENACO AUTO CLASSICHE SHOP



STEMMA METALLO
*Pressofuso con viti
per attacco calandra*

PREZZO € 25,00



STEMMA PIN
*Pressofuso con
spillo a clip*

PREZZO € 4,00



PORTACHIAVI
*Pressofuso
ad anello*

PREZZO € 15,00



CONVENZIONI: **SUL SITO** WWW.BENACOAUTOCLASSICHE.IT - **SERVIZI SONO ELENATE LE CONVENZIONI CON I NOSTRI SPONSOR**

GARAGE 92
di Mario Pippa



- Riparazione auto
- Gommista
- Elettrauto
- Tagliandi multimarca

OFFICINA

Via 1°Maggio, 14/F - 37010 COSTERMANO
Telefono: 045 72 000 71



Affiliato: STUDIO LAGO SRL - BARDOLINO - GARDA - TORRI DEL BENACO

2° YOUNGTIMER^{car} SHOW

Concorso di Eleganza



COMUNE DI
BARDOLINO



Bardolino 4-5 Settembre 2021

Iscrizioni: clacson@benacoautoclassiche.it



BENACO AUTO CLASSICHE ASD

