

Club Ruote Storiche in Canavese Ivrea



FEDERATO



NOTIZIARIO 2023

Marzo 2023 - Anno XV - Numero 1



Club Ruote Storiche in Canavese - Ivrea

FEDERATO



Anno di fondazione 1989

Anno di Federazione ASI 1995

Sede Legale e Operativa: Via Camillo Olivetti n. 3/A – 10015 IVREA (TO)

Indirizzo postale: Casella Postale n. 13 - 10015 IVREA (TO)

Tel. 0125.641803 - Cell. 371.1160849 - Facebook: clubruotestoricheincanavese

Sito internet: www.ruotestorichecanavese.it

Indirizzo e-mail: ruotestorichecanavese@aruba.it

APERTURA AI SOCI

Lunedì dalle ore 9.00 alle 12.30

Mercoledì dalle ore 15.00 alle 19.00 - Venerdì dalle ore 9.00 alle 12.30

Ogni 1° e 3° Giovedì del mese dalle ore 21.00 in poi

Ogni 1° e 3° Sabato del mese: **esame fisico degli autoveicoli** dalle ore 9.00 alle 12.00 *previa prenotazione*

Ogni 1° Sabato del mese: **esame fisico dei motoveicoli** dalle ore 9.00 alle 11.00 *previa prenotazione*

CONSIGLIO DIRETTIVO

Presidente e Legale Rappresentante: **Alessandro Lopez Cesarino**

Vice - Presidente: **Giuseppe Scozzese**

Segretario: **Mauro Mabritto**

Tesoriere: **Alessandro Viglia Atton**

Consiglieri: **Giuseppina Cristoforo, Pierfranco Lodesani, Mauro Mabritto, Anna Mosca, Rolando Pluma**

Commissario Tecnico Auto: **Mauro Mabritto, Rolando Pluma**

Commissario Tecnico Moto: **Mauro Cobetto**

Commissario Tecnico Trattori: **Renato Ferro**

Revisori dei Conti : **Daniele Beneitone, Antonella Maria Gattoni, Aldo Pini**

Probiviri effettivi: **Fabio Gromo, Domenico Stacchino, Alessandro Stratta**

Probiviri supplenti : **Daniele Bruno, Roberto Gibin**



A.G.L.S.

Galleria Locomozione Storica
Rivarolo Canavese

Gemellaggi



Cub
Scuderia Mitiche '80 '90



Registro Storico Moto
Piemontesi

Per i contributi fotografici e per i testi si ringraziano:

Lorena Baravetto, Rolando Pluma, Alessandro Viglia Atton e Alessandro Lopez Cesarino.

In copertina:

Mauro Mabritto nel 1974 a bordo della sua Lancia Fulvia HF 1600 sulla pista di Prigelato.

Il notiziario è distribuito gratuitamente, esclusivamente ai Soci del Club, e ne è vietata la vendita.

SALUTO DEL PRESIDENTE

Care Amiche e cari Amici,

pur non essendo stato un anno facile per tutti noi, il 2022 ci ha finalmente consentito di riprendere il normale svolgimento della nostra vita associativa: le manifestazioni calendarizzate si sono svolte con regolarità, così come si è riusciti a garantire sia la celebrazione delle sedute di omologazione A.S.I. (auto e moto), sia i consueti incontri serali presso la sede del Club che, ricordo, si tengono ogni primo e terzo giovedì di ogni mese.



Un particolare ringraziamento per i risultati conseguiti sinora dal nuovo Consiglio Direttivo è rivolto alla nostra segretaria Lorena ed ai commissari tecnici di Club che hanno permesso di gestire con assoluta puntualità ed efficienza l'espletamento delle numerose incombenze correlate al rilascio dei C.R.S. ed all'ottenimento delle omologazioni A.S.I.

Emergenze varie permettendo, l'intero Consiglio Direttivo lavorerà al fine di garantire il pieno rispetto degli impegni calendarizzati per il 2023 implementando, ove possibile, le attività rispetto all'anno passato. Uno specifico impegno sarà sicuramente dedicato all'organizzazione della consueta mostra scambio di Borgo d'Ale che, per via della pandemia, manca purtroppo dall'elenco dei nostri eventi da circa tre anni.

Il 2023 è un anno importante per il nostro Club che curerà la trentaduesima edizione del raduno interclub. Il luogo celebrativo dell'evento sarà proprio il centro della città di Ivrea che - con il coinvolgimento degli altri Club federati A.S.I. presenti in Piemonte ed in Valle d'Aosta - accoglierà una esposizione statica di numerosi veicoli di particolare rilievo.

L'interclub - che si svolge ogni anno, a turno, presso le principali città del Piemonte e della Valle d'Aosta, sedi di Club federati ASI - si pone così come una sorta di museo itinerante ispirato alla valorizzazione del patrimonio tecnico e culturale del motorismo storico italiano che costituisce un fenomeno unico al mondo.

Pur essendo aperta la partecipazione a qualsivoglia veicolo, le tematiche prescelte saranno particolarmente incentrate sulla celebrazione del sessantesimo compleanno della Lancia Fulvia e della Porsche 911, nonché del primo centenario della BMW moto; ragione per cui si è deciso di dedicare in questo notiziario uno specifico approfondimento di tali tematiche.

Con l'auspicio di vedervi sempre più numerosi durante le nostre occasioni di aggregazione, colgo l'occasione, anche a nome dell'intero Consiglio Direttivo, per augurare a voi ed alle vostre Famiglie un buon 2023.

Il Presidente,

Alessandro Lopez Cesarino

A handwritten signature in black ink, which appears to be 'Alessandro Lopez Cesarino'. The signature is written in a cursive style and is positioned below the printed name.

I RADUNI, LE GITE E GLI EVENTI ORGANIZZATI DAL CLUB PER IL 2023

-  **6 Gennaio:** Partecipazione del Club all'iniziativa "La Befana dell'A.S.I."
- 18 Febbraio:** Assemblea annuale dei Soci
-  **5 Marzo:** Raduno "In Rosa"
-  **1° Aprile:** Sessione omologazione auto
-  **16 Aprile:** Raduno di apertura
-  **7 Maggio:** Interclub
-  **21 Maggio:** Raduno ad Arnad per Auto e Moto d'epoca
-  **27-28 Maggio: Mostra scambio a Borgo d'Ale**
-  **11 Giugno:** Raduno "anteguerra moto" (evento riservato a motociclette ante 1945 omologate A.S.I.)
-  **18 Giugno:** Memorial "Alessandro Gambone" (manifestazione a tempo imposto per Auto e Moto d'epoca)
-  **24-25 Giugno:** Raduno per Auto e Moto d'epoca - Gressoney Walser (AO)
-  **25 Giugno:** Raduno Auto e Moto storiche "Lions Club" di Caluso
-  **9 Luglio:** Raduno per Auto e Moto d'epoca
-  **14-15 Luglio:** Trattorata nel Monferrato
Per informazioni: Ferro Renato, tel. 338.1454233
-  **23 Luglio:** Raduno Motociclistico
-  **27 Agosto:** Partecipazione al Raduno dell'Amicizia per Auto e Moto d'epoca
in collaborazione con il Club CAMEVA di Aosta
-  **24 Settembre:** Giornata Nazionale del veicolo d'epoca
-  **30 Settembre:** Sessione di omologazione moto
-  **15 Ottobre:** Raduno "d'Autunno nel Monferrato"
- 10 Dicembre:** Pranzo di chiusura con scambio di Auguri

Saranno poi previste galle principali fiere espositive del settore (in particolare alla fiera di Bologna, già fiera di Padova), nonché l'organizzazione di una gita sociale, che verrà poi meglio dettagliata nel corso dell'anno, presso il museo Alfa Romeo di Arese.

RADUNI NON ORGANIZZATI DAL NOSTRO CLUB

- 5 Marzo:** Raduno al Ristorante "Nuovo Cicot" di Frinco (AT)
- 19 Marzo:** San Candido di Murisengo al Ristorante "Pizzeria Lo Stivale"
- 2 Aprile:** Raduno del Fritto Misto alla Piemontese al Ristorante "Commercio" di Gabiano
- 16 Aprile:** Raduno a Montiglio con pranzo al Ristorante "Del Pozzo"
- 1° Maggio:** Raduno alla famosa Locanda Ristorante "Martelletti" a Cocconato
- 9 Luglio:** Raduno Memorial "Battista" organizzato dalla Pro Loco di Valtourneche (AO)
- 1° Ottobre:** A richiesta grandioso Fritto Misto alla Piemontese al Ristorante "Commercio" di Gabiano
- 15 Ottobre:** Raduno al Lago di Viverone al Ristorante "Pescatori" - Fraz. Masseria, 14 - Viverone (BI)
- 29 Ottobre:** Raduno del Bollito Misto al Ristorante "Nuovo Cicot" di Frinco
- 19 Novembre:** Raduno "Al Rustico" di Solonghello
- 8 Dicembre:** Pranzo di chiusura e consegna gratuita del Calendario 2024 con le foto al Ristorante "Commercio" di Piagera di Gabbiano
Per prenotazioni: Roberto 329 2554545 • Garimanno 0142 645365 / 348 8064047

I PRINCIPALI EVENTI DELLO SCORSO ANNO

Cari Soci ed Amici,

eccovi un breve resoconto delle attività associative che si sono svolte durante lo scorso anno.

RINNOVO DEL CONSIGLIO DIRETTIVO

Sabato 12 marzo 2022 sono state celebrate le elezioni per il rinnovo delle cariche sociali.

Le proclamazioni sono state le seguenti: avv. Alessandro Lopez Cesarino (presidente), sig. Giuseppe Scozzese (vicepresidente), sig. Alessandro Viglia Atton (consigliere tesoriere), sig. Ettore Casale (consigliere segretario [cessato di carica a far data dal 16.5.2022 per dimissioni volontarie dal Consiglio Direttivo]), sig.ra Giuseppina Cristoforo (consigliere), prof. Mauro Mabritto (consigliere, poi proclamato consigliere segretario facente funzioni a seguito delle dimissioni del sig. Ettore Casale), sig. Pierfranco Lodesani (consigliere), sig.ra Anna Mosca (consigliere), sig. Rolando Pluma (consigliere), sig. Daniele Beneitone (revisore dei conti), sig.ra Antonella Maria Gattoni (revisore dei conti), sig. Aldo Pini (revisore dei conti), dott. Fabio Gromo (proboviro effettivo), sig. Domenico Stacchino (proboviro effettivo), avv. Alessandro Stratta (proboviro effettivo), sig. Daniele Bruno (proboviro supplente), sig. Roberto Gibin (proboviro supplente).

Carrozzeria Meccanica Elettrauto



GALAUTO

di Galasso Poletto Daniele

Soccorso Stradale 24 ORE / 7

Via F.lli Rosselli 42 - Cuornè(To) 10082

Cell(24 H). 338 5933210 / 346 2454028

Tel. 0124 666 164 P. iva : 08513900012

Consegna Veicoli : dal lunedì al venerdì 8/12 - 14/18,30



TRE RE



DAL 1900 FAMIGLIA MARCHETTI

Specialità Piemontesi

CHIUSO LUNEDÌ



**RISTORANTE ALBERGO
TRE RE
BORGO D'ALE**

Tel. 0161 46110/46117 - Fax 0161 46266

C.so Matteotti 40 - BORGO D'ALE (VC)

www.paginegialle.it/ristorantetre-re-vc

NOTIZIE AI SOCI

Associarsi al Club Ruote Storiche in Canavese significa accedere alla vita sociale del sodalizio con conseguente possibilità di partecipare alle numerose manifestazioni ed alle occasioni di aggregazione organizzate dal *Club* che si tengono il primo ed il terzo giovedì di ogni mese, alle ore 21:00, presso la Sede dell'associazione.

Inoltre, il tesseramento al *Club* consente di iscriversi all'Automotoclub Storico Italiano (ASI), la cui quota comprende l'abbonamento alla rivista "La Manovella", il diritto di usufruire di numerose convenzioni - in relazione alle quali si invita a consultare direttamente il sito internet www.asifed.it - e la possibilità di richiedere le seguenti certificazioni per i tuoi amati veicoli storici:

Certificato di rilevanza storica.

Questo documento, che sostituisce il precedente "certificato delle caratteristiche tecniche", è assolutamente necessario per consentire la libera circolazione ai veicoli di interesse storico e collezionistico. Nello specifico, si osserva come il D.M. 17/12/2009 – non applicabile alle repliche *ex novo* di veicoli di interesse storico e collezionistico - regolamenti le modalità e le procedure:

- a) per l'iscrizione di un veicolo in uno dei Registri indicati nell'art. 60 del Codice della Strada, onde consentire al medesimo di ottenere la qualifica di "veicolo di interesse storico e collezionistico". La recente modifica a detto articolo - accompagnata da quella all'art. 110 C.d.S. - permette peraltro anche ai veicoli agricoli ed industriali, con almeno quarant'anni di età, di essere considerati veicoli d'epoca a tutti gli effetti e di poter essere acquistati anche da chi non possiede una partita I.V.A., con conseguente possibilità di ottenere le medesime certificazioni già previste per auto, moto, camion ed autobus;
- b) per la riammissione alla circolazione dei veicoli di interesse storico/collezionistico precedentemente cessati dalla circolazione e/o di provenienza sconosciuta;
- c) per la revisione periodica alla quale sono soggetti i veicoli in parola.

Infine, per chiarezza, va detto che molti veicoli - pur essendo dotati di Certificato d'Identità ASI o FIVA - non posseggono il Certificato di Rilevanza Storica, in quanto non è mai stato richiesto dal proprietario; da tale situazione ne discende che per lo Stato detti veicoli non sono storici, con l'evidente conseguenza che, nella circolazione, i medesimi sottostanno a tutte le normative che il C.d.S. prevede per i veicoli ordinari anteventennali, compreso quelle relative alla revisione: sia nelle scadenze, sia nelle caratteristiche tecniche (luci, emissioni, decibel).

Certificato di identità ASI.

Esso costituisce la certificazione più ambita dai collezionisti ed è il documento di riconoscimento, rilasciato a fini privatistici, che riguarda i veicoli costruiti da oltre vent'anni.

Tale certificato contiene le fotografie, la datazione, gli estremi identificativi, la descrizione dello stato di conservazione o dell'avvenuto restauro, la classificazione nonché l'annotazione delle eventuali difformità dallo stato di origine riscontrate - secondo le norme del Codice Tecnico Internazionale FIVA vigente - e, se necessario, la sintesi della storia di ogni singolo veicolo.

Viene concesso in uso al tesserato ASI insieme ad una targa metallica corrispondente al documento e, se richiesto, contestualmente al Certificato di identità ASI potranno essere rilasciati anche la Carta di Identità FIVA, il Certificato di Rilevanza Storica e la Carta ASI di Storicità per Ciclomotori.

Infine, il Certificato di identità ASI consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario nazionale ASI ed un particolare trattamento assicurativo.

Certificato di identità FIVA.

Esso è un documento di riconoscimento del veicolo – che abbia compiuto trent'anni dalla data di

costruzione – contenente le fotografie, la datazione, gli estremi identificativi, la descrizione dello stato di conservazione o dell'avvenuto restauro, la classificazione nonché l'annotazione delle eventuali difformità dallo stato di origine riscontrate – secondo le norme del Codice Tecnico Internazionale FIVA vigente – e, se necessario, la sintesi della storia di ogni singolo veicolo. Viene emesso ai sensi degli artt. 3 (Classifications Techniques des vehicules) e 6 (Carte d'identité FIVA) del Codice Tecnico Internazionale vigente e concesso in uso al tesserato.

Ha una validità di dieci anni e deve essere rinnovato al momento dell'eventuale cambio di proprietà del veicolo.

Il presente certificato consente la partecipazione alle manifestazioni iscritte nel calendario internazionale FIVA ed un particolare trattamento assicurativo; tuttavia, esso non consente di partecipare alle manifestazioni iscritte nel calendario nazionale ASI e non può essere rilasciato ai veicoli immatricolati nei Paesi esteri.

Infine, il certificato di identità FIVA può essere rilasciato a persona residente in Italia che sia in possesso di un veicolo senza targa, oppure a persona non residente in Italia che sia in possesso di un veicolo immatricolato in Italia.

Carta ASI di storicità per ciclomotori.

Non essendo prevista la possibilità di rilascio del Certificato di Rilevanza Storica nei riguardi dei ciclomotori, è stato tuttavia stabilito che, a decorrere dal mese di giugno 2013, può essere comunque rilasciata la Carta ASI di Storicità.

Tale documento assume rilevanza esclusivamente privatistica e non può in alcun modo sostituire il Certificato di Rilevanza Storico imposto dallo Stato.

VANTAGGI ISCRIZIONE CLUB RUOTE STORICHE IN CANAVESE E ASI

Richiedendo il Certificato di Rilevanza Storica e collezionistica si ottiene:

- ° Sconto 50% sul bollo auto per i veicoli compresi tra i 20 e i 29 anni
- ° Sconto con Assicurazione convenzionata

COSTI DELLE CERTIFICAZIONI ASI

Certificato di Identità: € 150,00 per gli autoveicoli e € 80,00 per i motoveicoli.

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica ai fini della ri-ammissione in circolazione (veicoli radiati, demoliti, o provenienti dall'estero): € 150,00 per gli autoveicoli e € 80,00 per i motoveicoli.

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica per i veicoli regolarmente circolanti: € 20,00 per gli autoveicoli e € 10,00 per i motoveicoli.

Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica: gratuito se richiesto contestualmente al Certificato di Identità (per i mezzi circolanti).

Carta ASI di Storicità per Ciclomotori: € 10,00

ACCESSORI E RICAMBI AUTO
CAPELLARO ALDO s.n.c.
Via della Torretta, 8 - Banchette (TO)
Tel. 0125.611385

PASTORINO EXPERT

DEWALT
GUARANTEED TOUGH.

CORA
ACCESSORI AUTO DI QUALITÀ

arexons

USAG

sparco

THULE
SWEDEN

MOTUL
MOTOR OIL
Since 1853

VARTA

RADUNO DI PRIMAVERA - 24 Aprile 2022

In occasione della prima uscita dopo le restrizioni dovute alla pandemia, il nostro associato e commissario tecnico mezzi agricoli, Signor Renato Ferro, ha gentilmente aperto ai soci le porte della propria collezione di trattori.

Di particolare interesse sono stati i seguenti mezzi agricoli: trattore a vapore Rumely (anno di costruzione 1920); locomobile a vapore Farquhar (costruita negli Stati Uniti tra il 1890 e il 1900); numerosi trattori a testa calda.

Ha suscitato inoltre vivo interesse l'officina meccanica del vecchio fabbro: risalente al periodo bellico, essa è costituita da torni, trapani, mole e affilatrici, tutti alimentati - tramite trasmissione a cinghia piatta - da motore elettrico e, occorrendo, anche da motore a scoppio Lombardini.



Tabella della legge Regionale 27/2020

VALORIZZAZIONE DEI VEICOLI DI INTERESSE STORICO E COLLEZIONISTICO

Lr. 27/2020



OBBIETTIVO DELLA LEGGE

Valorizzare il turismo collegato al settore dei veicoli di interesse storico e collezionistico in Piemonte



COSA PREVEDE

Autoveicoli e motoveicoli con certificato di storicità riportato sulla carta di circolazione sono esclusi dai provvedimenti di limitazione della circolazione previsti dal Codice della strada* e adottati dai Sindaci

*art. 7, c. 1, lett. b, d.lgs. 285/1992

I veicoli con immatricolazione

Maggiore di 40 anni

Sono sempre esclusi dalle limitazioni alla circolazione (giorni feriali, festivi e prefestivi)

Tra i 20 e 40 anni

Sono esclusi dalle limitazioni alla circolazione nei giorni festivi e prefestivi



I Sindaci possono comunque limitare la circolazione per esigenze di prevenzione dell'inquinamento



Le limitazioni alla circolazione restano per i veicoli adibiti ad uso professionale utilizzati nell'esercizio di attività di impresa, arti e professioni

HUB Editoriale



AGENZIA BALTEA
Pratiche auto

AUTO MOTO CICLOMOTORI
BOLLO AUTO - RINNOVO PATENTI

Via Circonvallazione 5/e
10015 IVREA (TO)
Tel. 0125 49019 - Fax 0125 44889
e mail: ag.baltea@libero.it
www.agenziabaltea.it

Da lunedì a venerdì: 9.00-12.00/15.00-19.00

[AUTORIPARAZIONI BARBIERO]





Ripariamo auto dal 1975

AUTORIPARAZIONI BARBIERO A. & C. s.n.c.

Riparazione e vendita auto
servizio pneumatici - revisioni MCTC

Sede operativa: via Ribes 79/A - 10010 Samone (TO)
Tel 0125 538901 - Fax 0125 224412
Cell 393 9881001 - Email: info@officinabarbiere.it

Mastro Orologiaio

SONZA REORDA
OROLOGI DAL 1948

Laboratorio
di Riparazione Orologi
di Qualsiasi Marca e tipo





Via Arduino, 75 - 10015 Ivrea (TO)
Cell. 338.8717444

Salvarani Historic Rally Team

ASSISTENZA E
GESTIONE LOGISTICA
SUI CAMPI DI GARA

PREPARAZIONE E
ALLESTIMENTO
VEETURE STORICHE
DA COMPETIZIONE

IVREA
347 075 4318
alex.salvarani53@gmail.com

FIDELITY CARD

Foto Merlo
SVILUPPO E STAMPA IN 30 MINUTI

STAMPA DIGITALE
massima definizione!

VENDITA MATERIALE
fotografico



Foto Merlo

Corso Nigra, 8 • 10015 IVREA (TO)
Tel. 0125 64 16 33 - Fax 0125 64 83 85

www.fotomerlo.it • e-mail: info@fotomerlo.it

Giovedì 2 Giugno 2022

RADUNO DI APERTURA "LE MILLE CURVE"

Ben 50 equipaggi si sono ritrovati al mattino, nel centro di Ivrea, per partire in corteo, con direzione Netro, passando prima da Chiaverano, Bienca, Biò, Nomaglio, Andrate, Croceserra, Donato, Ceresito e Castellazzo.

Dopo la sosta aperitivo, si è potuto visitare il Centro di Documentazione sulla lavorazione del ferro - ex Officine Rubino - che sorge all'interno dello stabilimento Cannon-Bono di Netro e che fa parte dell'Ecomuseo Valle Elvo e Serra. Il Museo visitato costituisce uno dei rari esempi italiani di archeologia industriale e custodisce una serie di materiali (attrezzi, macchinari, disegni, documenti amministrativi e manuali tecnici) che testimoniano l'evoluzione dei sistemi di lavorazione.

Conclusa la visita da parte di tutti i gruppi partecipanti, il corteo è poi proceduto alla volta dell'agriturismo Il Tiglio di Cerrione dove si è avuto modo di gustare ottime prelibatezze. Un sentito ringraziamento è rivolto al Commissario Tecnico Auto Sig. Rolando Pluma che ha curato meticolosamente l'organizzazione del raduno.





I nostri servizi per auto storiche e da collezione:

*Restauro conservativo e verniciatura pelle
Restauro volanti in pelle, legno, bachelite
Riqualificazione interni, cruscotti, e plastiche interne
Pulizia professionale pelle e finta pelle
Verniciatura imperiali auto in vinile (cielo)
Sostituzione tessuto imperiale auto (cielo)
Lavori di tappezzeria*

Ed inoltre:

Selle moto, sedie, divani, poltrone

Tel. 345 8190358 Alessandro - Tel. 346 2188880 Alessio

@mail: ale.meneghetti@icloud.com

Via Torino 19, Pavone Canavese
(piano sotterraneo sotto Canova arredamenti)

Siamo presenti come "Meneghetti tappezzeria" su facebook e Instagram
dove potete seguire e vedere i nostri lavori



di D'Orazio & C. snc

Tel. 0125-25.16.38
C.so Vercelli, 370
10015 - IVREA (To)
www.dgcolorificio.it
dgcolorificio@libero.it



VERNICI PER AUTO D'EPOCA

Domenica 12 Giugno 2022 RADUNO MEMORIAL GAMBONE

In ricordo del Presidente del Club Alessandro Gambone si è tenuta in data 12 giugno 2022 la consueta gara di regolarità a tempo imposto con partenza da Ivrea p.zza del Mercato e con arrivo al Lago di Meugliano, dopo undici controlli orari. Primo classificato: Guido Zagato (Renault Clio); secondo classificato: Paolo Rosazza (Mini Cooper); terzo classificato: Fulvia Fiorina (FIAT Barchetta).

Al termine della competizione i partecipanti della gara e alcuni soci che hanno preso parte alla gita turistica, con ritrovo sempre al lago di Meugliano, hanno potuto ristorarsi presso il locale "L'incontro". Ospite di eccezione la cara Signora Mimma Gambone.



25 - 26 Giugno 2022 RADUNO GRESSONEY - WALSER

Dopo la pandemia si è ripartiti con il raduno nelle date abituali, con il ritrovo alle ore 14,00 del sabato a Issime nella piazza della Chiesa.

Dopo la punzonatura dei mezzi partecipanti e le indicazioni per il safari fotografico il gruppo è partito. Arrivati a Gressoney-Saint-Jean si è visitato il Castello di Margherita di Savoia. Proseguendo, ritrovo in hotel per aperitivo, cena e pernottamento.

La domenica mattina incontro in piazza per la consueta gara di regolarità tra le due Gressoney.

All'arrivo a Trinité sosta e visita al museo locale, ritorno a Saint-Jean per pranzo e premiazioni, saluti e un arrivederci all'anno prossimo.

P.S. - Purtroppo nel mese di agosto è mancato Dante David primo organizzatore del suddetto raduno.



incontro.ristorante@gmail.com
www.ristorante-incontro.it
TEL. 012574594 - FAX 012574134

RISTORANTE ALBERGO L'INCONTRO
REG. LAGO - MEUGLIANO TEL. 012574594 - FAX 012574134

Domenica 26 Giugno 2022 ***RADUNO LIONS CLUB CALUSO*** ***CANAVESE SUD-EST***

Una rappresentanza del nostro Club ha partecipato al 5° raduno organizzato dai Lions Club Caluso Canavese Sud-Est. I partecipanti si sono ritrovati a Caluso e, percorrendo le verdi colline canavesane, il corteo è giunto a Torre dove, grazie alla disponibilità dei proprietari, si è potuto ammirare il Castello. La carovana ha poi proseguito verso il Residence del Frate, a Bairo, per il ritrovo conviviale e la premiazione che ha visto coinvolti soprattutto i nostri Soci.

Il ricavato della giornata è stato utilizzato per l'acquisto di un cane guida per ipovedenti.



Domenica 3 Luglio 2022 ***RADUNO INTERCLUB FEDERATI ASI*** ***PIEMONTE E VALLE D'AOSTA***

Una delegazione del Club ha partecipato alla 31ª edizione dell'interclub organizzato a cura del Club Auto e Moto d'Epoca Astigiano che ha scelto come luogo celebrativo il cuore stesso della città di Asti. La tematica prescelta dell'evento - sebbene quest'ultimo fosse aperto a qualsivoglia tipologia di veicolo storico - si è articolata principalmente sui seguenti tre modelli di motorismo storico, la cui ricorrenza è caduta lo scorso anno: FIAT 508 Balilla (90° anniversario), Alfa Romeo Giulia (60° anniversario) e Lancia Delta (30° anniversario della vittoria del Campionato Mondiale Rally).

I veicoli esposti dal nostro Club nel corso dell'evento sono stati: Jaguar XJ-S, Fiat 127, Lancia Fulvia Sport Zagato, Lancia Fulvia Coupé HF 1600 "fanalone" ed Alfa Romeo Giulia.



Domenica 12 Giugno 2022 - RADUNO "IN MOTO NELLE TERRE DI RE ARDUINO"



Parallelamente alla consueta gara di regolarità memorial Gambone, si è tenuto un raduno a calendario A.S.I. che ha riguardato le motociclette costruite entro il 1945.

Hanno partecipato al raduno in parola i rappresentanti dei principali Club federati A.S.I. (tra i tanti: Veteran Car Club Torino, Piemonte Veteran Car, C.A.M.E.A di Asti, A.M.S.A. di Biella), oltre a numerosi simpatizzanti provenienti da Lombardia, Emilia Romagna e ad una rappresentanza tedesca. Assai prestigiosi sono stati i marchi delle motociclette presenti: Ariel, Astra, Guzzi, Gilera, BMW, Ollearo, Garelli e Scott; infine, una impeccabile FIAT 501 ha accompagnato per tutto il tragitto il Commissario A.S.I. avv. Mariano Ceresa.

Il corteo è partito dal centro di Ivrea per il Comune di Lessolo dove si è svolta una interessante visita guidata alle sue fontane storiche che si è snodata attraverso un accurato itinerario ad anello che, idealmente, parte dalla fontana Magninengo, in via IV Novembre, e si conclude in piazza la Villa, dove un tempo era collocata l'omonima fontana. Terminata la visita, è iniziato il vero e proprio tour motociclistico che ha consentito ai partecipanti di scoprire il territorio canavesano legato alla vicenda arduinica in tutta la sua bellezza paesaggistica e che ha attraversato un impareggiabile percorso immerso nella natura canavesana.

L'itinerario è poi culminato a Traversella dove gli equipaggi si sono ristorati presso il noto ristorante Miniere, per poi ridiscendere ad Ivrea nel tardo pomeriggio.

Si è così concluso un magnifico evento - che non dovrà mai mancare nel calendario del nostro Club - magistralmente organizzato dal Consigliere Sig.ra Giuseppina Cristoforo e dal Commissario Tecnico Moto Sig. Mauro Cobetto.



Domenica 10 Luglio 2022

RADUNO IN VAL MALONE

Si è svolto il Raduno in Val Malone con destinazione finale a Corio, con tappa intermedia a Rocca Canavese dove tutti gli equipaggi sono stati gentilmente accolti nella piazza principale del paese dal Sindaco geom. Alessandro Lajolo.

Di particolare interesse storico sono i suggestivi ruderi delle antiche mura del castello che sovrastano il piccolo borgo.



Domenica 24 Luglio 2022 ***RADUNO MOTOCICLISTICO***

Un folto gruppo di soci motociclisti ha partecipato al raduno esteso a tutte le tipologie di motoveicoli con almeno vent'anni di età nel Parco del Gran Paradiso, percorrendo un itinerario immerso nella natura dalla bellezza impagabile che li ha portati fino alla Loc. Serrù di Ceresole Reale.



Domenica 7 Agosto 2022 ***RADUNO DELL'AMICIZIA***

Come da tradizione, domenica 7 agosto si è svolto il raduno dell'amicizia insieme ai nostri amici del Club C.A.M.E.V.A. di Aosta organizzato dal nostro Club.

Il raduno è partito da Quincinetto per poi raggiungere la Valle Sacra attraverso la Valchiusella - con tappa intermedia presso la trattoria Morgana di Castelnuovo Nigra - dove si è conclusa la gita presso la trattoria Palasot.



CENTENARIO DELLA BMW

In occasione del primo centenario della nascita di questo prestigioso marchio motociclistico, la redazione del Club Ruote Storiche in Canavese ha inteso ripercorrere una breve ricognizione delle tappe più significative di BMW moto che si sono snodate dal suo inizio sino ai giorni nostri.

1920-1930

L'avventura della BMW nel mondo motociclistico inizia con la produzione in serie del primo modello, la R32: presentata ufficialmente a Berlino il 28 settembre 1923 e sviluppata sotto la *leadership* di Max Friz, la R32 era spinta da un propulsore bicilindrico boxer raffreddato ad aria da 500 c.c., con cilindri posti trasversalmente rispetto all'asse della moto e con trasmissione ad albero cardanico. Dotata di una potenza pari a 6,35 KW, essa era in grado di raggiungere una velocità di 95 km/h.

Successivamente, l'ingegner Rudolf Schleicher si dedicò a curare il progetto di un modello più sportivo e potente; fu così che vide la luce R37: presentata il 10 dicembre 1924 a Berlino, pur essendo basata sulla R32, si differenziava da quest'ultimo modello per l'abbandono delle valvole laterali, in favore delle valvole in testa, e per l'assenza del freno anteriore.

Schleicher, inoltre, ideò la combinazione cilindro in acciaio e testata in alluminio, poi impiegata su molti altri modelli della casa.

A livello agonistico, fu proprio Rudolf Schleicher a segnare, il 2 febbraio 1924, il miglior tempo alla *Mittenwalder Steig* facendo così ottenere per la prima volta ad una motocicletta BMW una vittoria nel campionato tedesco. La produzione e le vendite conseguite dalla BMW moto – nel suo primo decennio di vita - andarono di pari passo con i successi conseguiti sui circuiti sportivi: nel 1924 la produzione annua si attestava sulle 1.640 unità, mentre alla fine del decennio vi fu un significativo aumento della

domanda che portò la produzione a 5.680 unità annue.

1930-1940

Fatta eccezione per un breve declino del mercato motociclistico nel biennio 1932-1933, il trend positivo di BMW proseguì per tutto il decennio.

Il 1934 vide il debutto di due modelli da 750 cc: la R12 e la R17. Si tratta in particolare di due moto che montarono per la prima volta una forcella telescopica anteriore ammortizzata idraulicamente, migliorando così il *comfort* e la guidabilità rispetto ai precedenti modelli dotati di braccio oscillante a balestra.

Con specifico riguardo alla R17, l'obiettivo primario di questa innovazione era quello di assicurare un perfetto contatto tra la ruota anteriore e la superficie di guida, in modo da consentire al conducente di mantenere il controllo del veicolo in ogni momento.

Mentre la R12 aveva una potenza di 13 kw ed una velocità massima di 110 km/h, la più sportiva R17 era caratterizzata da una potenza di 24 kw e da una velocità massima di circa 140 km/h.

Nel 1937 BMW decise di dare il via alla produzione di modelli alternativi al 750 c.c.: nacque così la R35, dotata di un motore monocilindrico di cilindrata 340 c.c., di potenza totale pari a 10,2 kw ed in grado di raggiungere una velocità massima di 103 km/h.

A livello agonistico, il 28 novembre 1937 BMW – tramite il pilota Ernst Henne – conseguì il *record* assoluto raggiungendo l'incredibile velocità di 279,5 km/h a bordo del modello WR 500 da 500 c.c., con ciò superando il precedente record conseguito nell'aprile del 1937 dall'inglese Eric Fernihough (273,44 km/h).

Per molto tempo il risultato conseguito da Henne parve insuperabile, almeno fino a quando fu poi sorpassato - quattordici anni più tardi - da Wilhelm Herz.

Oltre ad Henne, un altro pilota BMW affascinò con le sue





abilità di guida: si tratta di Georg Maier che – divenendo prima campione europeo nel 1938 nella classe 500 c.c. - coronò la sua carriera nel 1939 - a bordo di una BMW 500 con compressore volumetrico - aggiudicandosi all'Isola di Mann la Senior TT.

1940-1950

Nella prima metà del decennio la produzione si focalizzò sulla R75 che, soppiantando la R12, ebbe una notevole importanza a livello militare. Con una potenza di 19 KW generata da un motore da 750 c.c., la R75 era assolutamente adatta all'uso con *sidecar*.

Nell'estate del 1942 la produzione fu ricollocata nella città di Eisenach dove venivano prodotti gli autoveicoli BMW: da questo momento le autorità militari di fatto annullarono l'indipendenza di BMW, imponendo a quest'ultima di assicurare che almeno il settanta per cento delle parti usate per la R75 fossero le stesse di quelle usate per la Zundapp KS 750, in modo da garantire la fornitura di ricambi e la manutenzione durante il periodo bellico.

Al termine delle ostilità, nel 1948 riprende la produzione della BMW a Monaco di Baviera con la R24: si tratta di un modello basato prevalentemente sulla tecnologia prebellica del monocilindro R23, con telaio rigido e forcella telescopica.

Com'è noto, la Germania – al termine della Seconda Guerra Mondiale – venne bandita da ogni competizione agonistica internazionale comprese le gare motociclistiche; ragion per cui si registrarono nel decennio in parola solamente attività agonistiche a livello nazionale, nel corso delle quali BMW fu comunque in grado di mantenere alto il livello del proprio brand, in particolare grazie al già citato campione Georg Maier che si assicurò le vittorie nei campionati tedeschi di motociclismo – categoria 500 - del 1947, 1948, 1949, 1950 e 1953.

1950-1960

A metà del decennio la BMW segnò un passo importante con l'introduzione della cd. forcella a sistema Earles che permise di conseguire nuovi *standard* sia in termini di *comfort* che di guidabilità.

I primi due modelli equipaggiati con questo nuovo sistema furono la R50 e la più potente R69, entrambe assai gradite dagli appassionati.

Il *boom* conseguito dagli *scooter* italiani spinse poi BMW a cercare di accedere in questo mercato: alla fine del 1950 fu così presentato il primo prototipo di *scooter* BMW, assai influenzato dalle motociclette convenzionali, soprattutto per quel che riguarda le dimensioni degli pneumatici.

Due anni dopo gli studi portarono a sviluppare un modello che rispecchiava, almeno in parte, gli altri *scooter* presenti sul mercato.

Nel 1954 fu finalmente presentato lo *scooter* R10 - dotato di un motore monocilindrico a quattro tempi, di cilindrata 198 c.c. - che, a livello di *design*, costituì un assoluto successo.

Tuttavia, la direzione decise di non dar corso alla produzione in serie di questo modello a causa di un indebolimento del mercato degli *scooters* che si verificò a decorrere dal 1954.

Sotto un profilo puramente commerciale, BMW – prossima al fallimento stante il calo di produzione delle moto e le ingenti perdite accumulate nel settore auto - necessitava difatti di un modello che portasse presto denaro nelle proprie casse. Si diede così il via libera ad una *compact car* dai bassi costi di sviluppo e di progettazione: nacque così la Isetta, originariamente sviluppata dalla italiana Iso Rivolta.

Sebbene si trattasse di un progetto concepito per sole due persone, con il suo abitacolo riscaldabile ed il bagagliaio capace di una discreta quantità di bagagli, la Isetta era in grado di offrire *standard* qualitativi decisamente superiori rispetto ad un semplice *scooter*.

Il progetto si rivelò per BMW – la quale nel frattempo aveva acquistato i diritti di licenza di quest'auto - un grande successo: con un prezzo iniziale di 2.550 marchi tedeschi (circa 1.300,00 euro di oggi), erano molte le persone che potevano permettersi una Isetta, tanto più che per guidarla serviva una semplice patente per le moto.

A posteriori, si può senza dubbio affermare che la scelta di BMW di non dar corso alla produzione di *scooter* si rivelò corretta, posto che ben difficilmente si sarebbe

potuto raggiungere un volume di vendite paragonabili alla Isetta; oltretutto, sarebbe stato assai arduo, per la R10, avere un impatto significativo in un mercato sostanzialmente dominato dagli scooter italiani.

1960-1970

Segnali positivi provenienti in particolare dagli Stati Uniti fecero intravedere la luce in fondo al tunnel: alla fine del decennio finalmente la crisi che investì il settore poté dirsi superata e la moto, da semplice mezzo di trasporto, divenne un veicolo per il tempo libero.

I modelli /5 segnarono una nuova era per BMW che si preparò così ad affrontare una rapida crescita per quel che riguarda l'importanza del settore motociclistico.

Vennero così offerti modelli più potenti e dinamici dotati non solo di un motore completamente rinnovato - con una potenza di 24 KW nella R50/5, di 29 KW nella 60/5 e di 37 KW nella 75/5 (quest'ultima dotata anche di un avviamento elettrico di serie) - ma anche di un nuovo design del telaio caratterizzato da una nuova struttura

tubolare a doppia culla in acciaio, un braccio oscillante con due montanti di spinta olio nella parte posteriore e una forcella telescopica smorzata idraulicamente nella parte anteriore.

1970-1980

L'anno 1973 fu ricordato non solo per il compimento del 50° compleanno di BMW Moto, ma anche per la produzione della 500.000^a moto.

Allo stesso tempo, l'azienda segnò un ulteriore successo con la serie R90 S: dotata di un avvolgente cupolino, con una cilindrata di 898 c.c. ed una potenza di 49 KW, la R90 S era in grado di raggiungere una velocità massima di 200 km/h.

Nel 1976 la BMW lanciò la R100 RS che fu la prima maxi-moto dotata, di serie, di una carenatura integralmente sviluppata nella galleria del vento.

Nel 1978 BMW decise di commercializzare il proprio abbigliamento tecnico per il motociclista, nonché una serie di accessori da abbinare all'utilizzo della moto.

L.G. AUTO

www.Lgautomobili.com



Lgautomobili@libero.it

Via Castellamonte 49

Banchette 10010

Torino

Ufficio 0125.612416

Fax 0125.610592

L.G. AUTO 2

S.R.L.

www.Lgautomobili2.com



Fraz. Plan Felinaz 166/6

Charvensod 11020

Valle d'Aosta

Lgautomobili2@libero.it

AZIENDA

Quaglia Mauro

AGRICOLA

Vendemmia 2012

LANGHE
DENOMINAZIONE DI ORIGINE
CONTROLLATA
NEBBIOLO

IMBOTTIGLIATO ALL'ORIGINE DAL PRODUTTORE
NELLA AZIENDA AGRICOLA "TERRE SPARSE"
di QUAGLIA MAURO - SAN MARTINO ALFIERI - AT - ITALIA

Contiene solfiti

75cl e

Prodotto in Italia

L.06 13% vol

OFFICINA ZUBLENA

RESTAURO E MANUTENZIONE

AUTO E MOTO D'EPOCA

13883 ROPPOLO (BI)

S.P. 228 del Lago di Viverone 10

Tel: 0161980960
Giuliano: 3470448269
Stefano: 3284820202

P.iva: 0177780022
officina.zublena@libero.it
f [officinazublena](https://www.facebook.com/officinazublena)

1980-1990

Nel settembre 1980 BMW presenta la R80 G/S, creando di fatto il segmento delle enduro da viaggio, adatte a qualsiasi tipo di percorso ed in grado persino di conquistare la difficilissima Paris Dakar. Meccanicamente, la R80 G/S montava un'unità a cilindri contrapposti *boxer* di 797 cm³ che erogava una potenza di 37 KW; al momento del lancio esisteva il solo colore bianco *alpinweiss*, con sellone arancio, al quale si affiancherà nel 1982 il blu metallizzato con sellone nero.

Successivamente, dopo quattro anni, per celebrare i successi sportivi conseguiti nella Paris-Dakar in quel periodo, viene presentata la BMW R80 G/S Paris Dakar, in colore bianco *alpinweiss* con serbatoio maggiorato a 32 litri, sellone arancio monoposto, grosso portapacchi posteriore, avviamento anche a pedale ed autografo del pilota Gaston Rahier sul serbatoio.

Nel 1983 con la K100 giunge la risposta di BMW alle pluricilindriche stradali nipponiche: la K100 si sostanzia in un modello dal *design* assai moderno ed equipaggiato con un propulsore quadricilindrico raffreddato ad acqua e montato in posizione longitudinale.

Infine, il 1988 rappresenta una pietra miliare nella storia della BMW poiché in quell'anno venne presentato il sistema frenante dotato di ABS: è la prima casa motociclistica al mondo che rende disponibile tale impianto sulle proprie motociclette. Inizialmente introdotto come *optional* al costo aggiuntivo di quasi 2000 DM per le serie K, ben presto si aprì la strada del successo anche per quel che riguarda le serie *boxer*, tant'è che già dal primo anno più del 50% dei clienti BMW optarono per il sistema ABS.

1990-2000

Nel corso degli anni novanta, a seguito della riunificazione della Germania, vi fu un vero e proprio *boom* nel mercato delle motociclette. Con le vendite in costante crescita, il decennio in questione fu assai innovativo per BMW moto. Ad esempio, nel 1991 la Casa utilizza un catalizzatore a tre vie per depurare i gas di scarico; tuttavia, la più importante novità del periodo è senza dubbio lo sviluppo di un motore *boxer* di nuova concezione che avviene nel settembre del 1992 con il debutto della R1100 RS: se fino a quel momento le moto di serie BMW con motore *boxer* erano raffreddate ad aria, inizia ora una nuova era con il raffreddamento aria/olio.

Il motore *boxer* della R1100 RS – realizzato con la tecnologia CIH (*camshaft in head*) - ha una cilindrata di 1085 c.c. - con alesaggio di 99 mm. ed una corsa di 70,5 mm. - ed una potenza di 66 KW a 7.250 giri/min.

La preparazione della miscela avviene tramite un sistema di iniezione nel collettore di aspirazione abbinato ad un sistema *Bosh Motronic*.

Con la fine del millennio entra in produzione, grazie alla collaborazione di Bertone, l'innovativo *scooter* C1 che ha come caratteristica principale quella di essere dotato di una cellula di sicurezza a prova di *crash*, nonché di uno speciale sistema di cinture di sicurezza che trattengono il guidatore all'interno dell'abitacolo in qualsiasi situazione. In caso di rovesciamento laterale, la presenza di un *roll bar* all'altezza delle spalle e di appositi elementi antiurto ad assorbimento progressivo, scongiurano che la testa

giunga a contatto con il suolo in caso di rovesciamento. L'affidabilità delle dotazioni di sicurezza di questo modello sono tali da consentire che in numerosi Paesi europei i conducenti dello stesso siano esentati dall'obbligo di indossare il casco.

Il nuovo millennio.

Il ventesimo secolo fissò per BMW moto nuovi *standard* con una serie di nuovi prodotti tipo le serie K e le serie F.

Allo stesso tempo, i motori *boxer* continuarono ad essere sviluppati e la S1000 RR assicurò a BMW di entrare nel mondo delle *superbikes*, costituito dal segmento delle moto più veloci e dinamiche costruite al mondo.

Nel 2004 la Casa presentò la K 1200 S che fu la prima BMW ad essere concepita con un propulsore a quattro cilindri montato trasversalmente, anziché longitudinalmente; con una potenza di 123 KW ed una velocità massima di 280 km/h, la nuova K1200 S fu la più veloce e potente BMW stradale mai concepita.

Tuttavia, il modello forse più importante del primo decennio fu la S1000RR – conosciuta anche più semplicemente come RR – poiché consentì alla Casa di poter accedere al Campionato mondiale *superbike*.

A partire dal 2010 BMW continua a percorrere la strada della innovazione; in particolare, durante quell'anno videro il debutto la nuova K1600 GT e la K1600 GTL: offrendo il più compatto sei cilindri in linea mai utilizzato sulle produzioni in serie, questi due modelli inaugurarono una nuova dimensione in termini sia di qualità di guida che di comfort.

Nel 2011 vennero presentati al Milano Bike Show due moderni *maxi scooters* concepiti per piacere ad un vasto pubblico, costituendo tali modelli due distinte versioni dello stesso veicolo: il C600 Sport a maggior vocazione sportiva, ed il C650 GT concepito per coloro che prediligono *comfort e prestige*.

Due anni dopo vede il suo debutto il primo *e-scooter*, il C evolution. Lo *scooter* è dotato di quattro modalità di guida:

“Road”, “Dynamic”, “Sail” ed “Eco Pro”; in modalità “Eco Pro”, la sensibilità dell'acceleratore è ridotta, con l'autonomia che può arrivare a circa 120 km; in modalità “Road” aumenta la sensibilità del comando del gas e la frenata rigenerativa è tarata al 50%; in “Dynamic” c'è la massima sensibilità dell'acceleratore e il livello massimo di recupero dell'energia in frenata; in “Sail” la frenata rigenerativa viene disattivata per privilegiare il veleggiamento.

Nel 2017 entra in scena BMW *Motorrad Concept Link*: “con il suo stile pulito e senza tempo, BMW *Motorrad Concept Link* non è solo uno studio: è il simbolo di una nuova era” (Edgar Heinrich, Responsabile del Design di BMW *Motorrad*).

In altri termini, BMW *Motorrad Concept Link*, mettendo in primo piano le esigenze di mobilità del pilota, viene interpretato come il futuro della mobilità urbana: alimentato elettricamente, ad emissioni zero e con la sua connettività totale, questo veicolo diviene infatti non solo un mezzo di trasporto, ma soprattutto uno strumento di comunicazione che proietta BMW in una nuova era della mobilità.

Domenica 16 Ottobre 2022

GIORNATA NAZIONALE DEL VEICOLO D'EPOCA

Domenica 16 ottobre 2022 si è celebrata in numerose piazze italiane la Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca. L'obiettivo di questa importante manifestazione è quello di far conoscere e comprendere quanta cultura c'è in questo settore e di sensibilizzare il pubblico - soprattutto i giovani - sui valori più profondi e positivi del motorismo storico. Per quel che riguarda Ivrea, il nostro Club ha organizzato una mostra tematica in c.so Botta dove si è potuto ammirare un *parterre* di autoveicoli storici di eccezione ed una preziosa selezione di motociclette costruite a partire dall'inizio del secolo scorso.

La partecipazione del pubblico è stata assai notevole, così come la curiosità nel chiedere informazioni sui veicoli e sul nostro Club, tutte prontamente esaudite dai nostri Commissari Tecnici presenti in loco.



Domenica 20 Novembre 2022

PRANZO DI CHIUSURA



L'anno sociale è infine terminato con il tradizionale pranzo di chiusura presso il Ristorante Tenuta Variselle di Roppolo dove, oltre ad aver degustato delle ottime prelibatezze all'interno di una impareggiabile *location*, grazie alla splendida giornata si è potuto godere di un suggestivo panorama sul lago di Viverone



Panificio
Pasticceria

BONELLI
dal cuore della vecchia Ivrea

Via Martiri, 55 - Tel. 0125 641383
Via Arduino, 7 - Tel. 0125 641472

**Carrozzeria
Brach Zanino**



Auto di cortesia
Verniciatura a forno
Verniciature macchine d'epoca
Banco di riscontro
Riparazioni su tutte le marche

Via Candia, 25 - 10010 Barone C.se (TO) - Tel. 011/9898064



**MUSSO
Filippo & C.s.n.c.**

Recupero Riciclo Commercio
ROTTAMI METALLICI

Gestione Rifiuti Speciali
Recuperi Industriali
Attrezzature

Via dei Mulini, 24 - 10015 Ivrea (TO) ITALIA
Tel.: +39 0125 641336 - info@mussosnc.it

**NUOVO SUV CITROËN
C5 AIRCROSS**

SOSPENSIONI CON PROGRESSIVE
HYDRAULIC CUSHIONS®
3 SEDILI POSTERIORI INDIVIDUALI
20 SISTEMI DI AIUTO ALLA GUIDA

COMFORT CLASS SUV

NUOVI MOTORI
EURO 6.2
DISPONIBILI
CON
DPS

**RIPARAZIONE AUTOVEICOLI
CENTRO REVISIONI AUTO E MOTO
VENDITA VETTURE
ASSISTENZA - SERVIZIO EXPRESS
RICAMBI - ACCESSORI**



DUREGON PSA
GRUPE

Via circonvallazione 57 - Romano Canavese
0125/637466
duregon.auto@gmail.com

PORSCHE 911 CARRERA 2.7 RS

1972 - 1973 SERIE F

di Mauro Mabritto

Nel 1972 la Porsche decide di sviluppare al massimo la 911 e farle disputare il campionato europeo delle vetture Gran Turismo organizzato per la prima volta nel 1973. Nasce così la Carrera 2.7 RS che, costruita in versione stradale per consentirne l'omologazione nelle competizioni, diventa subito una vera e propria icona.

L'auto si dimostra implacabile sui percorsi di gara e utilizzabile quotidianamente.

Nel novembre 1972, tre mesi soltanto dall'avvio della produzione, la prima serie di 500 esemplari era già andata venduta e una seconda, di altrettante unità, venne piazzata con la medesima facilità.

Gli esemplari prodotti furono in tutto 1036 (dal numero di telaio 9113600001 al 9113601036), più una cinquantina di RSR.

Il costo era di 33.000 DM. In Italia con l'allestimento M471, "l'alleggerita", costava 8.478.000 L, con l'allestimento M472, "la touring", 9.645.000 L. La vettura era realmente all'altezza del nome che portava, un nome ripreso dalla celebre corsa su strada "Carrera Panamericana" che in Messico aveva tenuto a battesimo tanti successi Porsche.

La principale caratteristica distintiva era il suo spoiler posteriore a "coda d'anatra" Entenbürzel, realizzato in vetroresina, che poteva essere sostituito con il normale cofano motore soltanto sotto responsabilità del cliente. Grazie alla sua forma, lo spoiler posteriore, ad azione combinata con quello posto anteriormente, consentiva di aumentare la velocità massima, incanalare aria nel motore e ridurre la tendenza al sovrasterzo alle alte velocità: aveva l'effetto di ridurre del 75% la portanza sull'assale posteriore -100 kg a 245 km/h. Inoltre era la prima Porsche ad essere equipaggiata con ruote più larghe dietro che davanti; i parafanghi posteriori furono allargati di 42 mm; cerchi Fuchs forgiati, anteriori 6 J 15, posteriori 7 J 15; pneumatici anteriori 185/70 vr 15, posteriori 215/60 vr 15; vennero inoltre adottati distanziali di 7 mm per aumentare la carreggiata posteriore. Carreggiata anteriore 1372 mm, carreggiata posteriore 1380 mm; lunghezza 4147 mm, larghezza 1652 mm, passo 2271 mm, peso 980 kg con il pieno di olio e di benzina.

Il colore specifico della Carrera era il "bianco Gran Prix", ma la vettura poteva essere ordinata in tutta la gamma di colori di serie e speciali, sebbene la scritta *Carrera* alla base delle due fiancate e le ruote



verniciate potessero essere fornite soltanto in combinazione con il rosso, il blu e il verde. Sullo spoiler posteriore fu posta la scritta *Carrera RS*.

La vettura poteva essere richiesta con uno dei tre allestimenti opzionali: Sport (M 471), Touring (M472), oppure Racing. L'interno era molto spartano, i sedili anteriori erano dei Recaro leggeri a bassa imbottitura e con schienale regolabile, eliminati quelli posteriori. I pannelli interni delle porte erano privi di braccioli e di tasche portaoggetti e dotati solo di un tirante in pelle per poter chiudere la porta. Isolamento inesistente. Il blocco del cofano motore venne sostituito da semplici ganci in gomma. Paraurti in poliestere (sotto quello anteriore era possibile alloggiare un eventuale radiatore olio esterno), parabrezza stratificato Glaverbel, di quasi la metà più sottile di un classico parabrezza laminato. La stessa carrozzeria risultava alleggerita grazie all'utilizzo di lamiere più sottili (p. esempio cofano anteriore) e all'adozione di vari elementi in alluminio, o in plastica come il serbatoio carburante di 85 l. Per occupare meno spazio, la ruota di scorta aveva uno speciale pneumatico sgonfio che si poteva mettere in uso grazie a una bombola a pressione.

Il nuovo motore di 2687 cc, a 6 cilindri orizzontali contrapposti, flat-six, raffreddato ad aria, derivato da quello della 911 S 2.4, era molto elastico con un sorprendente basso consumo di carburante. Guidando al massimo delle prestazioni, era possibile percorrere 100 km con 16/20 l.

Il motore (sigla d'officina 911/83 e numeri 6630001/6631551) aveva alesaggio x corsa 90x70,4, il rapporto di compressione 8,5:1 permetteva l'uso di benzina normale; coppia massima 26 kgm a 5100 giri/minuto; velocità 245 km/h; la potenza massima era di 210 cv-din a 6300 giri/minuto; limitatore a 7200 giri/minuto; distribuzione ad albero a camme in testa a catena (1 per gruppo cilindri) che comandava direttamente le valvole; i cilindri erano in lega leggera monometallo e le canne in lega di alluminio rivestite in Nikasil (uno strato di nichel e carburo di silicio depositato per elettrolisi) furono usate per la prima volta in un motore di serie. Furono le corse a suggerire questa soluzione, infatti il Nikasil era stato utilizzato nei motori 12 cilindri delle invincibili 917, sia per l'affidabilità sia per le eccellenti proprietà di attrito che avevano anche provocato un apprezzabile guadagno di potenza.

La lubrificazione era a carter secco, capacità olio 13,5 l. Sotto il parafango destro c'era un radiatore dell'olio supplementare per quando la temperatura avesse superato gli 85°. Il numero delle alette di raffreddamento venne ridotto da 15 a 11.

La RS era equipaggiata con un sistema di iniezione meccanica Bosch e per la prima volta furono installate marmitte di scarico in acciaio inossidabile. La scatola cambio a cinque rapporti sincronizzati (tipo 915/08) era dotata di serie di una pompa olio incorporata nel coperchio frontale e mossa dall'albero primario del cambio: essa facilitava sia la lubrificazione sia il raffreddamento degli ingranaggi. Sospensioni con il consueto schema a barre di torsione con ammortizzatori Bilstein, più rigidi e leggeri, le barre antirollio erano più grandi. Al posteriore furono utilizzati bracci rinforzati e traverse di rinforzo. Impianto frenante a doppio circuito e a dischi autoventilati. Sterzo del tipo a cremagliera.

La mia tecnica di guida della RS (Rennsport)

Per pilotare al limite una Porsche RS non era sufficiente essere bravi guidatori, era necessario essere dei

piloti esperti con conoscenza delle varie tecniche di guida. L'auto era molto leggera e aveva una minore compressione delle sospensioni. La tendenza sottosterzante in ingresso di curva e il velocissimo passaggio al sovrasterzo erano sovente traumatici per chi si metteva al volante per la prima volta, la pedaliera verticale e un po' disassata con freno, frizione e acceleratore incernierati sul pavimento, il leveraggio del cambio che richiedeva una particolare sensibilità, la precisione dello sterzo molto diretto e la potenza del motore necessitavano di un certo adattamento.

In curva, se non si voleva rischiare "il fosso", bastava frenare in anticipo puntando sull'anteriore, trovare il punto di corda e accelerare nel momento e nel modo giusto per uscirne



velocemente, facendo però attenzione alle velocità raggiunte che spesso superavano quella dei riflessi più allenati.

La tecnica di guida da utilizzare tuttavia dipendeva dal percorso e dal fondo stradale. In circuito e nelle cronoscalate su fondo asciutto era opportuno guidare il più "pulito" possibile sfruttando tutta l'aderenza a disposizione. In prossimità della curva occorreva utilizzare gli ottimi freni per operare un trasferimento di carico sull'asse anteriore oppure passare ad una marcia inferiore sfruttando il freno motore, allargare in entrata e stringere all'uscita per non trovarsi in difficoltà di spazio nel caso di sbandata del posteriore che doveva essere corretta con la manovra del controsterzo. Tale manovra consiste nel girare le ruote anteriori dalla parte verso cui sbanda il retrotreno: la sbandata viene controllata con l'acceleratore.

Sul bagnato e sullo sporco, nell'affrontare una curva lunga e veloce, una mia strategia era di dosare gradualmente il gas e con piccolissimi movimenti del volante ottenere una serie di impercettibili sbandamenti laterali per riuscire a percorrerla a velocità sostenuta e per poi scaricare tutta la coppia disponibile all'uscita. Nei rallies, soprattutto su fondi con aderenza ridotta, su sterrato, ghiaia, fango, neve e ghiaccio, un inconveniente che si presentava era il fenomeno di sbandamento laterale o pendolamento. Anche in questo caso erano sufficienti una serie di correzioni in controsterzo e una corretta pressione sull'acceleratore per riprendere il controllo della vettura.

Nei tornanti invece utilizzavo il pendolamento indotto, quasi mai il freno a mano. In prossimità del tornante davo inizio ad uno sbandamento laterale posteriore, spesso con la spettacolare tecnica del pendolo: destra-sinistra-destra, oppure sinistra-destra-sinistra, intraversavo cioè la vettura nella direzione opposta alla curva da affrontare, riprendendola contemporaneamente con una veloce controsterzata; la parte posteriore riceveva una forte spinta nella direzione della curva, vincendo in tal modo la tendenza sottosterzante; l'auto diventava così sovrasterzante e all'atto dell'inserimento in curva, utilizzando l'acceleratore, e in perfetto controsterzo, la vettura si disponeva trasversalmente alla strada.

Disponendo la Porsche di una grande trazione, grazie al motore posteriore a sbalzo, potevo uscire dalla curva con un'accelerazione fulminea.

Spesso però cercavo di arrivare molto forte con la vettura già leggermente intraversata rispetto alla curva e innestando rapidamente una marcia più bassa e lasciando bruscamente la frizione, facevo compiere alla vettura la curva in completa sbandata, controllata dal controsterzo delle ruote anteriori. La derapata, se eseguita alla perfezione, mi aiutava a frenare la vettura e al tempo stesso imporle la direzione voluta.

La RS per me è stata sicuramente la 911 più performante e l'auto che più di tutte mi ha dato tante soddisfazioni.



RICORDANDO UN GRANDE AMICO

Ad inizio anno purtroppo è venuto a mancare il nostro amico Giuseppe Vallero, per tutti affettuosamente ricordato anche come "Pino".

Fu tra i fondatori della "Galleria della Locomozione Storica" di Rivarolo nonché presidente della stessa per svariati anni.

Grande esperto ed appassionato di auto d'epoca, in particolare di veicoli anteguerra; profondo conoscitore di meccanica e punto di riferimento a livello nazionale per tutti gli appassionati del settore.



Lo si vedeva spesso in giro per la città alla guida di un'auto d'epoca; nel 2015, insieme ad un ristretto gruppo di amici, percorrendo la S.S. di Ceresole, a bordo di un'auto centenaria, giunse al Colle del Nivolet, a quota 2650 metri.

Con il nostro caro "Pino" se ne va un pezzo importantissimo della vita del Club, che si unisce così con affetto al dolore dei suoi famigliari.



MAILING / CONFEZIONE IMBUSTAZIONE

- **CARTOTECNICA / LEGATORIA**
- **IMBUSTAZIONI MAILING**
- **CELLOPHANATURA / CONFEZIONE**
- **POSTALIZZAZIONE ITALIANA ED ESTERA**
- **LOGISTICA / TRASPORTI**

A.G.N Mailing s.r.l.

Via Simone Gribaudo, 1

10034 Chivasso (TO) Italy - Tel. 011 9195573

www.agnmailing.it / info@agnmailing.it

I 60 ANNI DELLA FULVIA



Assumendo il nome di una antica strada consolare piemontese, la Fulvia berlina ha mantenuto la tradizione di Lancia - già in passato introdotta con i modelli Appia, Flaminia ed Aurelia - di dare ai propri veicoli un nome che richiama le antiche strade romane.

Ufficialmente presentata al salone di Ginevra nel 1963 sottoforma di berlina a quattro porte, la Fulvia si presentava caratterizzata, al pari della Flavia, da una linea a forme squadrate - per molti non molto attraente - che consentiva di sfruttare al massimo le dimensioni esterne. Il frontale era contraddistinto da una calandra di linea moderna e piacevole, mentre la coda era un po' troppo ricercata soprattutto per via della profilatura agli spigoli che, in movimento, dava l'impressione di un qualcosa di non finito e di incompleto.

Mutuando le parole del regista Ermanno Olmi, si può affermare che la Fulvia, a livello estetico, "è una macchina disegnata con la preoccupazione di non urtare nessuno. Va bene per chi abbini il concetto di "classe" con quello di "assenza di protagonismo".

Nella tecnica della Fulvia berlina si può invece intravedere una specie di connubio tra la meccanica della Flavia e della Appia: di quest'ultima viene infatti mantenuto il motore con 4 cilindri a V molto stretto che aveva una cilindrata di 1091 cm³ e che, alimentato da un solo carburatore doppio corpo verticale, forniva 58 CV a 5800 giri/minuto e 8,4 kgm a 4000 giri/minuto, sufficienti a far raggiungere una velocità massima di 138 km/h.

Al contempo, la Fulvia berlina si differenzia nella meccanica dalla Appia sia nel rapporto corsa (67 mm.)/alesaggio (72 mm.), sia nella distribuzione che risulta essere a due camme in testa. L'ascendenza della Flavia si nota invece per quel che riguarda gli altri organi meccanici: trazione anteriore e cambio a quattro rapporti tutti sincronizzati; sospensione anteriore a ruote indipendenti con trapezio e balestra trasversale; retrotreno ad assale rigido con balestre longitudinali a barra trasversale *Phanard*; freni a disco sulle quattro ruote, senza servofreno. Pur ottenendo la Fulvia un discreto successo grazie alle sue doti di *comfort* e di elevata qualità costruttiva, si iniziò tuttavia sin da subito a pensare

ad un motore più potente, onde sopperire alle sue deludenti prestazioni: nel 1964 fu così introdotta la 2C che - dotata di propulsore alimentato da una coppia di carburatori doppio corpo orizzontali Solex che, unitamente ad un diverso profilo delle camme ed al più elevato rapporto di compressione, portavano la potenza a 71 CV a 6000 giri/minuto e la coppia a 9,3 kgm a 4300 giri/minuto - era in grado di raggiungere la velocità massima di 145 km/h.

Nella primavera del 1967 venne poi affiancata la Fulvia berlina GT, con nuovo motore che comportava solo la maggiorazione dell'alesaggio a 76 mm. per 1216 cm³ di cilindrata, successivamente aumentata a 1231 cm³ nell'estate dello stesso anno.

Nel 1968 fece la sua comparizione anche la GTE con alesaggio di 77 mm. per 1298 cm³ di cilindrata e velocità massima di 162 km/h.

Successivamente, il 1969 vide il debutto della seconda serie della Fulvia berlina a cui furono apportati significativi aggiornamenti estetici rispetto alla versione precedente: passo aumentato di due centimetri, nuova calandra con fari allo iodio di diverso diametro, gruppi ottici posteriori a sviluppo verticale e paraurti bordati in gomma.

La nuova versione a cinque marce era facilmente distinguibile dalla versione a quattro marce sia per la posizione del retrovisore che era collocato sulla portiera (nella versione a quattro marce era invece posizionato sul parafrangente), sia per il volante che nel caso della versione a cinque marce era dotato di grosse razze appiattite.

Significativi anche gli affinamenti meccanici che caratterizzavano la seconda serie della Fulvia berlina: propulsore aggiornato con alternatore, elettroventola al radiatore, motorino d'avviamento potenziato e frizione con molla di richiamo "a tazza".

La Fulvia berlina uscì infine definitivamente dal listino nel 1972 con 192.097 esemplari prodotti, lasciando così spazio alla sola versione coupé.



SESSIONI DI OMOLOGAZIONE AUTO E MOTO

Sabato 19 marzo 2022: sessione di omologazione AUTO
presieduta dal Commissario A.S.I. Sig. Attilio Fantini. Veicoli partecipanti: n. 43; veicoli omologati: n. 43.



Sabato 3 settembre 2022: sessione di omologazione MOTO
presieduta dal Commissario A.S.I. Sig. Delmo Gamba. Veicoli partecipanti: n. 19; veicoli omologati: n. 19.



N.G.B.
NEW GENERATION BATTERY
+ BATTERIE -

#caricatialmassimo

www.newgenerationbattery.com

Corso Vercelli, 444 IVREA (TO)

Tel. 0125 577255

info@ngb-battery.com



Luky Car
di Lucariello Cesare

**VENDITA MULTIMARCHE
NUOVO E USATO**

via Ivrea, 46 - 10019 STRAMBINO (TO)
Tel. Uff.: 0125 63 79 40 - Fax. 0125-655051
luky.car@virgilio.it

**BAROLLO
GUIDO
PNEUMATICI**

Via Cascinette, 87
10015 Ivrea (To)
Tel. 0125 616466
guido.barollo@gmail.com

RIVENDITORE



FORMENTO
dal 1932

**MATERIALI EDILI - INFISSI
CERAMICHE, PALCHETTI
ARREDO BAGNO, STUFE**

FORMENTO & OLIVETTO snc

Via C. Balbo, 10 - 10081 Castellamonte (TO)
Tel. e Fax 0124.515.144

www.formento1932.it
e-mail: formento1932@gmail.com

ALBERGO - RISTORANTE - PIZZERIA



da Tony
AQUILA NERA

Corso Nigra 56
IVREA (TO)
Tel. 0125 641416
aquilanera.ditony@gmail.com

[aquila_nera_da_tony](https://www.instagram.com/aquila_nera_da_tony)

[Aquila Nera Ivrea](https://www.facebook.com/AquilaNeraIvrea)

**CARROZZERIA
-A-**

di Gamberro E.

**E
P
O
R
E
D
I
E
S
E**



**SPECIALIZZATO
IN RESTAURO
AUTO D'EPOCA**

Via Tinasse, 2 • Cascinette d'Ivrea (TO)
Tel. e Fax 0125 615670
info@carrozzeriaeporediese.191.it

Stazione di Servizio

di Medri
e Rossi




**Gommisti
Specializzati**

**BOLLENGO Strada Statale
Lago di Viverone, 21
tel. 0125 57115**

**TEKNO
MOTO**

di BOIN GIULIO



Via Provinciale, 20
10010 COLLERETTO GIACOSA (TO)
Cell. 329.2139707



**LA CASA DI FRANCO - LOCANA
ALLOGGIO USO TURISTICO - AFFITTI BREVI
C.I.R. 00113400003
TEL. 335.6104249
LORENA.BARAVETTO@GMAIL.COM**

**VIGLIA ATTON
ALESSANDRO**



**TIMBRI TARGHE
COPPE MEDAGLIE
STAMPA DIGITALE E PLOTTER
TIPOGRAFIA
INCISIONI LASER**



Via Corte d'Assise, 4 - 10015 IVREA (TO)
Tel. 0125.49516 - Fax 0125.40216
E-mail: atton@viglia-atton.com - www.viglia-atton.com

OPPIO Macelleria
Salumeria
Gastronomia

Riccardo

Produzione
Propria
Salumi e
Prosciutti
Cotti.



Corso Libertà
BORGO D'ALE (Vc)
Tel. 0161 46658

VEICOLI OMOLOGATI NELLA SESSIONE MOTO

SESSIONE DI OMOLOGAZIONE ASI PER MOTO Commissario Tecnico MAURO COBETTO

ABRATE EZIO	GILERA SPORT	1952
AGOSTO MAURIZIO	GILERA 125	1952
BERTOLINO GIACOMO	SUZUKI 750J	1972
BIESTRA NINO	PIAGGIO VESPA	1964
FALETTI CORRADO	MV AGUSTA 125 PULLMAN	1956
FERRARIS SILVANO GIUSEPPE	PIAGGIO VESPA 125	1954
GHIVARELLO ELEONORA	HONDA CBX	1994
MANDOLINO ALBERTO	FRERA SS V2	1929
MANDOLINO ALBERTO	DELLA FERRERA 23 SPORT LUSO	1924
PERONA WALTER	PIAGGIO VESPA 125	1949
PERONA WALTER	MOTO GUZZI PE	1937
PERONA WALTER	PIAGGIO VESPA	1953
PRETTI GIUSEPPE ALESSIO	CAGIVA MITO SEVEN SPEED	1991
RECROSIO VALENTINO	YAMAHA 250XT	1985
SCOZZESE GIUSEPPE	PIAGGIO VESPA P125X	1980
VALLILLO BRUNO FURIO	PIAGGIO P125X	1978
VALLILLO BRUNO FURIO	INNOCENTI LAMBRETTA FD	1953
VALLILLO BRUNO FURIO	PIAGGIO VESPA 125	1953
ZACCHIA MARCO	PIAGGIO VESPA PX200E	1983

Nel 2023 la data per la sessione di **OMOLOGAZIONE MOTO** è fissata per **sabato 30 Settembre**.

I Soci interessati sono invitati a prendere contatto con il Commissario Tecnico per l'avvio delle relative pratiche.

EDIZIONE N. 32 DELL'INTERCLUB PIEMONTE-VALLE D'AOSTA



Stella
BAR TABACCHI
di Erika Ursino

**LOTTO
PAGAMENTO BOLLI
RICARICHE**

**Corso Vercelli, 242
10015 IVREA (TO)
Tel. + 39 0125 361816
P.IVA 11947000011**

La 32^a Edizione dell'interclub si svolgerà ad Ivrea domenica 7 maggio 2023.

Saranno previsti mezzi storici di data non inferiore a vent'anni, nella misura di cinque mezzi per ogni Club, salvo integrazioni secondo lista d'attesa presentata.

Queste sono le tematiche decise insieme agli altri Clubs che prenderanno parte all'evento: Lancia Fulvia Berlina e derivate, Porsche 911 e Moto BMW nel centenario della Marca.

Gli equipaggi posizioneranno i propri veicoli nel centro di Ivrea onde consentire a tutta la cittadinanza di poter ammirare i mezzi esposti.

Saranno poi previste visite ai principali musei cittadini riguardanti la storia dell'Olivetti.

ANGOLO DEL RESTAURO di Giuseppe Scozzese

Prima di iniziare un restauro di un veicolo storico bisogna verificare se sono presenti tutti i documenti, in modo da essere certi sulla marca, il modello ed il periodo di costruzione del veicolo stesso.

Altra cosa fondamentale è quella di procurarsi il libretto di uso e manutenzione, dal quale si possono ricavare alcuni particolari che nel corso degli anni potrebbero essere stati modificati. Assai importante è la corretta individuazione del numero di telaio e di motore poiché le case costruttrici a volte montavano alcuni particolari sino ad un numero, per poi modificarli nelle serie successive.

È inoltre opportuno dotarsi di idonea documentazione fotografica al fine di memorizzare lo stato di conservazione del veicolo, onde eventualmente documentarlo anche al registro storico.

Dopo aver curato questa essenziale fase preparatoria, ha luogo il vero proprio restauro che inizia con lo smontaggio dei singoli particolari: in questa fase bisogna prestare la massima attenzione a non danneggiare la bulloneria e le varie plastiche che potrebbero essere divenute assai fragili con il trascorrere del tempo.

Successivamente, si può procedere con la sabbiatura e l'eventuale riparazione di lamierati e saldature, per poi dar corso alla verniciatura.

Una volta asciugata la vernice, si può curare il rimontaggio di tutte le parti del veicolo.

È chiaro che le singole fasi del restauro debbono essere necessariamente gestite da personale esperto; inoltre, in vista dell'omologazione A.S.I., i commissari tecnici di Club possono essere di valido supporto per offrire suggerimenti durante le singole fasi di restauro.



MAGO



Maxi Ristorante MAGO

Regione Belvedere in collina, 10014 Calusa (Fa)

Tel 011/9833149-9833489 Fax 011/9831435

MARAZZATO MOTO



ACCESSORI & ABBIGLIAMENTO

Via Circonvallazione, 38 - 10015 Ivrea (TO)

Tel: 0125 641 118 - 348 456 6631



marazzato@libero.it



Riseria Giaretta sas
di Giaretta Nicola & C.



Via Cà Neira, 5

13046 LIVORNO FERRARIS (VC)

Tel. 0161 421045

E-mail: info@riseriagiaretta.com

www.riseriagiaretta.com



dal 1850

REVEL CHION
DISTILLERIA

Distilleria F.lli Revel Chion srl
10010 Chiaverano (To) - Via Casassa, 4

Tel/Fax 0125 54808

<http://www.distilleria-revelchion.it>

E-mail : info@distilleria-revelchion.it

MEDIACAR

AUTORIPARAZIONE MULTIMARCHE

RESTAURO AUTO D'EPOCA

SOCCORSO STRADALE



Officina 347 4182796



329 1451482



Via Roma, 112 - DONNAS (AO)

mail: mediacar.dandres@libero.it

Eredi
Brogliatti Mario sas

Ferro, Lamiere da copertura
Articoli in ferro - Reti per recinzioni
Betoniere - Box in lamiera
Ferramenta in genere

Loc. Biancetta, 4 - Cuorné (TO)

Tel./Fax 0124 657311

E-mail: info@eredibrogliattisas.it

Eberle



ama



walvoil
FLUID POWER EMOTION



C.so Re Arduino 9b - 10086 Rivarolo C.se (TO) - Tel. 0124 26.324 - Fax 0124 25.762

VEICOLI OMOLOGATI NELLA SESSIONE AUTO

SESSIONE DI OMOLOGAZIONE ASI PER AUTO Commissari Tecnici ROLANDO PLUMA - MAURO MABRITTO

ADDA FLAVIO	LANCIA THEMA	1989
ALESSI DOMENICO	FIAT 500F	1968
ALFRA SOC.	PORSCHE 996	2000
ALLIOD EZIO	PORSCHE 911 CARRERA CABRIOLET	1999
A.S.D. CAR FOR FUN	PEUGEOT 106 RALLY	1995
BORMIDA SERGIO	PORSCHE 911 CARRERA 4 CABRIOLET	2001
BORGHESIO SERGIO	MERCEDES SLK230	1999
BOSSI GIANNI	PORSCHE 993 CARRERA	1996
BRANDALESE GIANNI	FIAT 500F	1969
CANELLA GIANFRANCO	ALFA ROMEO SPIDER T.SPARK	2001
CAPPA ENZO PIERGIANNI	OPEL ASCONA	1979
CONTI CORRADO	AUDI TT ROADSTER	2002
DEZZUTTO MICHELE PIERO	ALFA ROMEO SPIDER T.S. 16V	1998
FIORI STEFANIA	FIAT 600	1957
GARINO ELEONORA	ALFA ROMEO SPIDER 1600	1991
GASTALDO MARIA ANNA	JAGUAR XK8	1996
GATTONI ANTONELLA MARIA	MERCEDES SLK200 KOMPRESSOR	2001
GENESTRONE ANTONIO MAURO	MORGAN 4 4 2	1990
GENESTRONE DIEGO	FIAT 500F	1970
GIORDANO GIUSEPPE	PORSCHE 356C	1964
GIULIANI FRANCESCO	BMW Z3 ROADSTER	2000
GRAZIANI ROBERTO	ALFA ROMEO GT JUNIOR	1971
GUGLIELMETTI GISELLA	FIAT 600	1974
LACCHIO EMILIO	LANCIA AURELIA B52	1952
LEVETTO SIMONE	FIAT 500R	1975
MAGGI FRANCO	MERCEDES SLK200 KOMPRESSOR	1998
MAGGI FRANCO	MERCEDES 280SL	1968
MAGGI FRANCO	PORSCHE 911CARRERA	1985
NAVILLOD SILVIO	FIAT 500L	1972
O.M.G. OFF. MECC.	PORSCHE 356SC	1964
PAGNONE LUCA	PORSCHE 968 CABRIOLET	1992
PERINI EMANUELE	FIAT 850 SPORT SPIDER	1970
PUGLISI ROBERTO	LANCIA K COUPE'	1997
RIVARA ENRICO	VOLKSWAGEN MAGGIOLONE	1971
ROLETTI PIERLUIGI	VOLVO C70	1999
ROSAZZA GIANIN PAOLO	BMW 1502	1975
ROSAZZA GIANIN PAOLO	INNOCENTI MINI COOPER MK2	1970
SARTO MARIO	JAGUAR XKR	2000
SCOZZESE GIUSEPPE	MG F	2001
TOMAINO PIETRO	MERCEDES SLK230	1999
TOZZI GIULIANA MARIA	FIAT PANDA 4X4	1990
VENTURA MARIA	BMW 1502	1975
VEZZETTI LAMBERTO	FIAT COUPE' 20V	1997

Nel 2023 la data per la sessione di **OMOLOGAZIONE AUTO** è fissata per **sabato 1° aprile**.

I Soci interessati sono invitati a prendere contatto con i Commissari Tecnici per l'avvio delle relative pratiche.



RICAMBI AUTO
ACCESSORI

Stradale per Ivrea snc, Strambino (TO)
Tel. 0125 310933 - 351 8538503
www.ramauto.it
mail: ramautostr@gmail.com



RICAMBI AUTO
ACCESSORI

C.so Re Arduino 89/91 Rivarolo C.se (TO)
Tel. 0124 425108 - 0124 420805
www.ramauto.it
mail: info@ramauto.it

Brunauto

CENTRO REVISIONE

**Auto • Moto • Scooter
Quad • Minicar e Treruote**



Brunauto s.n.c dei F.lli Urzia
Via Kennedy, 39 - 10019 STRAMBINO (TO)
Tel. 0125.71.41.56



TOP CAR s.n.c.

Specializzati in
Meccanica Auto d'Epoca

di Biamino M.e Pilatone D.
via Biella, 3/A - 10012
Bollengo (TO)

P.I. 09143500016

tel. 0125 67 63 22

mail: top_car@alice.it



VENDITA NUOVO E USATO - RIPARAZIONE E NOLEGGIO

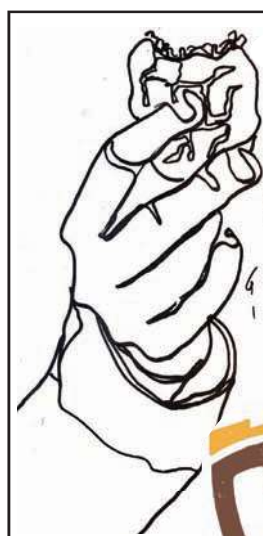
Specialcar

340 6279099 **Maurizio**

348 8803556 **Gianluca**

gian_tav@libero.it

Tel. 0124519457 - fax 0124510300
fraz. Spineto 122/2 10081 Castellamonte (TO)



i biscotti
Eporediesi...

...ai na ié mai a basta

Casa
del
Dolce



C.SO VERCELLI 172
IVREA (TO)

QUOTE DI TESSERAMENTO PER IL 2023

Elenchiamo gli importi delle quote per il tesseramento 2023, ricordandovi che i tesseramenti sono validi per l'anno solare (1° gennaio - 31 dicembre).

- ◆ € 110,00 per l'iscrizione al Club e all'ASI
oppure
- ◆ € 120,00 per l'iscrizione al Club e all'ASI con Formula IN
oppure
- ◆ € 150,00 per l'iscrizione al Club e all'ASI con Formula FULL
oppure
- ◆ € 70,00 per l'iscrizione al solo Club

Il versamento delle quote di tesseramento potrà essere eseguito esclusivamente mediante bonifico bancario in favore del conto corrente intestato a **CLUB RUOTE STORICHE IN CANAVESE** e distinto dal codice IBAN IT45V0623030545000046830744.

Raccomandiamo di riportare nella causale la dicitura "Tesseramento 2023 Club" o "Tesseramento 2023 Club+ASI", o "Tesseramento 2023 Club+ASI IN", o "Tesseramento 2023 Club+ASI FULL" e, per i nuovi associati comunicare in segreteria **Luogo e Data di Nascita, Codice Fiscale, Recapito Telefonico, Indirizzo E-mail** necessari per la corretta registrazione nel nostro sistema informatico.



Pur essendo previsto ai sensi dell'art. 28 dell'Atto Costitutivo la possibilità di saldare il rinnovo della quota associativa entro il 31 gennaio di ogni anno – esclusivamente al fine di consentirvi la possibilità di mantenere la continuità dell'abbonamento alla rivista "La Manovella" – ci permettiamo di suggerirvi di rinnovare il tesseramento entro il 31 dicembre.

Per conoscere i dettagli dei tesseramenti ASI Formula IN e FULL, vi invitiamo a consultare il nostro sito www.ruotestorichecanavese.it.

AVVISO IMPORTANTE

Per le manifestazioni del 2023 saranno inviate le locandine via-email / whatsapp a coloro che ne faranno specifica richiesta, fermo restando che non sarà necessaria una ulteriore domanda per coloro che già le ricevono attualmente, purché in regola con il tesseramento.

Chi desidera ricevere i promemoria dei raduni via sms è pregato di fornire o confermare il proprio numero di cellulare in segreteria. Grazie.

STATISTICHE al 10 Novembre 2022

🌐 I soci effettivi del Club Ruote Storiche in Canavese per l'anno 2022 sono stati: **1.073**

🌐 Nel 2022 il Club ha inoltrato alla Segreteria ASI le seguenti pratiche:

Domande di Certificato di Identità/omologazione Auto	n. 16
Domande di Certificato di Identità/omologazione Moto	n. 15
Domande di Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica Auto	n. 213
Domande di Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica Moto	n. 96
Domande di Certificato di Rilevanza Storica e Collezionistica Macchine Agricole	n. 3
Duplicati e varie	n. 39

SI PRECISA CHE LE PRATICHE PER LA RICHIESTA DEL C.R.S. (Certificato di Rilevanza Storica e collezionistica) E QUELLE PER OTTENERE IL RILASCIO DELLA TARGA ORO SONO SVOLTE GRATUITAMENTE DAI NOSTRI COMMISSARI TECNICI ECCETTO IL VERSAMENTO CON BOLLETTINO POSTALE O BANCOMAT PER L'IMPORTO RICHIESTO DALL'ASI.



**Rinnovi patente - Passaggi di proprietà - Targhe ciclomotori
Riscossione Bolli - Rilascio CQC - Carte tachigrafe
Vulture macchine agricole
Reimmatricolazione Auto e Moto d'Epoca (Oltre i 20 anni)**

**Tel. 0125.48167 - mail.info@autoscuoladeferrari.it
Corso Nigra, 68 - IVREA (TO)**



agenzia viaggi turismo vacanze

Via Marconi, 1 – 10014 CALUSO (TO)

☎ 0039 011 98.33.198 – 011 98.33.504 – Fax 011 98.33.833

✉ info@kubabaviaggi.it - 🌐 www.kubabaviaggi.it

Kubaba Viaggi, da 30anni il nostro lavoro d'agenzia e i nostri viaggi in bus sono una realtà per il Canavese.

Abbiamo fatto dei vostri feedback la nostra esperienza.

Continuiamo a seguirvi con professionalità, guidandovi con proposte innovative e garantendovi il massimo dell'assistenza.

A ogni viaggio il vostro sorriso e la vostra serenità sono la nostra priorità.



APERTO dalle 7,00 alle 19,00

Tel. 329 9297734

Corso Vercelli, 332/A - IVREA (TO)



ionmoto

Via Piste, 1 - CAREMA (TO)

Tel. 0125 805038 - Fax 0125 801420

e-mail: ionmoto@ionmoto.it

**B
&M**



OLD TIMER



**LA POLIZZA ASSICURATIVA DEDICATA AI
SOCI DEL CLUB "RUOTE STORICHE IN CANAVESE"**

L'unica che con un solo contratto ti assicura fino a 20
veicoli

Offrendoti le seguenti Garanzie:

- ♦ Responsabilità Civile
- ♦ Tutela Legale
- ♦ Incendio
- ♦ Assistenza Stradale
- ♦ Infortuni

POSSIBILITA' ANCHE SINGOLO MEZZO CON CERTIFICAZIONE ASI

RUOTE STORICHE IN CANAVESE



Via Strusiglia 22/D
Ivrea (TO) 10015

Tel.: 0125615353
Fax: 0125253229
info@iclasnc.com



ICLA s.n.c.
AGENTI PROCURATORI B&M





**Club
Ruote
Storiche
in Canavese - Ivrea**



patrocinio



COMUNE di BORGO D'ALE

SABATO 27 e DOMENICA 28 MAGGIO 2023

29^a MOSTRA SCAMBIO

AUTO, CAMION, MOTO, BUS e TRATTORI D'EPOCA a BORGO D'ALE (VERCELLI)

ESPOSIZIONE A TEMA

(uscita casello Cigliano - Borgo d'Ale su A4 TO-MI)

Presso area mercato ortofrutticolo

MANIFESTAZIONE A CALENDARIO A.S.I.



Apertura al pubblico: Sabato dalle ore 9.00 alle 19.00 - Domenica dalle ore 9.00 alle 17.00

**ESPOSIZIONE RICAMBI D'EPOCA, MODELLISMO,
EDITORIA E DOCUMENTAZIONI**

Area disponibile coperta 6.000 mq. • Il materiale dovrà essere inerente alla Mostra

INGRESSO ESPOSITORI prenotati a partire da VENERDÌ 25 dalle ore 15.00 in poi - non prenotati dalle ore 16.30 alle 18.30

SABATO dalle ore 7.00 alle ore 11.00 • **DOMENICA** dalle ore 7.00 alle ore 11.00

Sorveglianza garantita nelle notti tra Venerdì e Sabato e tra Sabato e Domenica

PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI:

Segreteria del Club orario: Lunedì 9.00 - 12.30 • Mercoledì 15.00 - 19.00 • Venerdì 9.00 - 12.30

Telefono 0125.641803 - E-mail: ruotestorichecanavese@aruba.it - Cellulare 328 3467727

INGRESSO LIBERO AI VISITATORI

Il Club Ruote Storiche declina ogni responsabilità per eventuali furti o danni subiti o arrecati prima, durante e dopo lo svolgimento della manifestazione



Cambi ravvicinati
Differenziali autobloccanti
Coppie coniche
Scatole guida dirette
Semiassi rinforzati
Pulegge
e particolari in ergal

Via Buozzi, 10/12 - Ponderano (BI)
tel/fax 015 541355
cell 348 1699960
info@ingranaggiprina.it
www.ingranaggiprina.it

 **SEGUICI SU FB!** Prina Ingranaggi

