

356

notizie

REGISTRO ITALIANO PORSCHE 356

n° 46 luglio 2022



47[^] INTERNATIONAL MEETING PORSCHE 356 NETHERLANDS



ZAGATO E VOLANDIA | L'ANGOLO DELLA TECNICA | 4 RIP CLASSIC



Spirito di squadra, prestazioni da fuoriclasse.

Nuova Taycan Sport Turismo. Soul, electrified.

Pensata per chi guida senza compromessi, la nuova Taycan Sport Turismo è pronta a darti tutta se stessa in ogni momento. Quando cerchi prestazioni da sportiva e quando ti serve una compagna per tutti i giorni. Scoprila su [porsche.it](https://www.porsche.it)

Consumo elettrico combinato (varianti modello): 24,2 - 20,9 kWh/100 km. Emissioni CO₂ combinate: 0 g/km



PORSCHE

Cari amici della Porsche 356, scrivendo queste righe ho ancora in mente le immagini, i colori, gli odori, i rumori del bel raduno internazionale che si è svolto dal 26 al 29 Maggio in Olanda, il 47mo. Ho partecipato ad una ventina di raduni internazionali a partire da quello famosissimo di Firenze del '95 organizzato da Gioachino Stagni e nonostante i lunghi viaggi e l'impegno economico devo dire che l'International meeting Porsche 356 rimane tra i più bei ricordi tra quelli vissuti con la mia 356. Sempre la stessa, la cabrio SC champagne yellow ereditata da mio papà.

A dire il vero quando me la passò era bianca, ma un successivo restauro l'ha riportata al colore originale. Sicuramente i raduni internazionali hanno contribuito notevolmente a far compiere il terzo giro completo dei numeri del contachilometri, quindi...? Superati i 300.000 km! Dopo due anni di attesa (Germania 2020 e Francia 2021 sospesi per Covid) finalmente la grande famiglia Internazionale della 356 si è ritrovata per festeggiare la ripartenza con i riti di sempre. Vi lascio all'articolo che racconta l'evento ma prendo spunto da questa introduzione per presentare il 48mo raduno che si terrà in Germania dal 18 al 21 Maggio 2023.

Ho promesso all'amico Thomas Ernst, grande estimatore del nostro 356 Notizie e presidente del German Porsche 356 Club di dare ampio risalto al prossimo raduno con sede al Westin Grand Hotel di Monaco di Baviera. Lo faccio con grande piacere perché, in base alla mia esperienza, penso che ogni membro del nostro Registro debba, almeno una volta nella sua vita porschistica, partecipare ad un Internazionale.

Il 48mo raduno si presta particolarmente perché non lontanissimo dai nostri confini, perché avrà una notevole capienza (più di 200 Porsche 356 previste) ed un costo proporzionato alla qualità dell'evento (1.850 euro per due persone).

Comincio ad avvertire tutti i soci che aspirano a parteciparvi: i posti andranno esauriti in poche ore dall'apertura delle iscrizioni che avverrà alle 9 del mattino del 1 Settembre 2022. Sarà mia premura ricordarvelo a tempo debito con i dettagli per accedere alla web-page per iscriversi.

Torniamo alle vicende del Registro per esprimere la mia gratitudine a tutti i soci che hanno parteci-

pato alla assemblea annuale che, contrariamente alla tradizione delle assemblee 'non elettive', ha visto un numero elevato di presenze. Un grosso ringraziamento al centro Porsche Brescia, nostro sponsor ormai da parecchi anni, che ha organizzato insieme a noi un evento particolare. Le nostre auto esposte al posto delle 911 e Taycan in vendita, hanno fatto rivivere un autosalone Porsche degli anni 50 e 60. Un gruppo di giovani artisti ha realizzato opere ispirate alle nostre 356 ed il tutto si è concluso con la premiazione dei pittori e delle più belle 356.

Nel corso dell'assemblea ho avuto modo di ringraziare i nostri consiglieri per lo splendido lavoro fatto. Ho espresso la mia gratitudine al revisore dei conti Francesca Gianella, che ogni anno analizza con attenzione il bilancio e stende una relazione che dipinge sempre molto bene lo status economico, e non solo, del nostro club. Ho avuto modo di ringraziare anche tutti i soci che hanno dato un contributo sostanziale alla riuscita delle attività del club ed in primis al nostro immancabile ed instancabile redattore, Guglielmo Solofrizzo. Il socio onorario Corrado Mosele, direttore di Confcommercio di Milano, ci ha aggiornato sulla crescita della scuola di restauro di auto d'epoca del Capac di Milano, della quale siamo cofondatori. La scuola ha formato ormai molti giovani, prevalentemente di origine extracomunitaria, che trovano lavoro nelle nostre officine ancor prima di finire i corsi!

Ma sempre un grande grazie a voi soci che amate, curate, restaurate e godete delle vostre 356. A tal proposito spero di vedervi numerosi ai prossimi appuntamenti: il raduno Nazionale a Siena che si concluderà con la festa per i 40 anni del club a Badia in Coltibuono, la immancabile fiera di Padova e la cena degli auguri a Milano. Questi eventi uniranno il piacere e la bellezza di guidare le nostre 356 alla incommensurabile bellezza dei luoghi, della natura, degli edifici storici e della cultura Italiana. In particolare a Milano visiteremo il Cenacolo Vinciano ed ascolteremo nella basilica di Santa Maria delle Grazie il coro delle voci bianche della Scala per concludere con la cena al palazzo delle Stelline.

Il Presidente





numero 46 luglio 2022

Registro Italiano Porsche 356

info@registroitalianoporsche356.it
www.registroitalianoporsche356.it

Sede

Via Faustinella, 3/7 - 25015
Desenzano del Garda (BS) Italia
Telefono: +39 392 973 5146
Fax: +39 030 9150749

Hanno collaborato

Luciano Bellerio, Mario Bellettato
Massimiliano Del Monte
Andrea Donadel, Rino Drogo
Rocco Pastore, Renzo Ponzanelli
Guglielmo Solofrizzo

Redazione

Guglielmo Solofrizzo
Telefono +39 393 337 4111
redazione356notizie@gmail.com

Grafica & Impaginazione

Michela Chindamo - La Spezia

Stampa

Grafiche Masneri
Palazzolo sull'Oglio BS

In copertina

Raduno Internazionale Olanda

Registro Italiano Porsche 356 
registroitalianoporsche356 

■ *“Se la vita è come un film, io ho avuto il privilegio di essere la comparsa, lo sceneggiatore, l'attore protagonista e il regista del mio modo di vivere.”*

Gilles Villeneuve



■ **TOP CHALLENGE 356**

Da quest'anno il campionato diventa unico; possono partecipare tutti coloro che si iscriveranno alle gare di regolarità classica indipendentemente dal fatto che siano o meno soci del RIP 356, ma... Ma i soci del RIP 356 sono diventati troppi forti ed all'orizzonte non ci vedono driver in grado di impensierirli seriamente per il titolo.

14



■ **RADUNO DI PRIMAVERA**

Un sabato di maggio baciato dal sole ha permesso ai partecipanti di godere di una giornata all'insegna dell'amicizia, della cultura automobilistica e perché no anche di un momento conviviale durante il pranzo. Il più grande Museo dell'Aria d'Italia è stato teatro di un pomeriggio entusiasmante.

24

- 1** Editoriale
- 4** Iscrizione al Registro Italiano Porsche 356 e Rinnovo quota di iscrizione 2022
- 5** ASI Formula full6
- 6** Certificato registrazione PORSCHE 356
- 8** Certificazioni Asi per auto e moto storiche
- 10** Assemblea sociale anno 2022
- 20** Regolarità - Franciacorta historic 2022
- 44** Raduni - Il meglio del Classic ai 4 Registri Porsche
- 58** Tecnica - Masochismo d'epoca
- 62** Pubblicazioni - Christophorus: la rivista
- 70** Merchandising
- 72** Calendario eventi 2022



■ PORSCHE E ZAGATO

Dopo la nostra visita all'Atelier durante il raduno di primavera, durante la quale abbiamo consegnato la tessera nr. 356 Z ad Andrea Zagato, ci è pervenuto un loro scritto con alcune interessanti notizie sui rapporti tra Ferry Porsche ed Elio Zagato.

40



■ INTERNAZIONALE AD ARNHEIM

Sei equipaggi italiani, con le loro 356, hanno attraversato mezza Europa per arrivare infine ad Arnheim, in Olanda per il 47° Raduno Internazionale Porsche 356. Un viaggio al quale i "saggi soci" hanno aggiunto un paio di interessantissime tappe sia all'andata che al ritorno, completando così il già ricchissimo programma degli organizzatori olandesi.

50



■ L'ANGOLO DELLA TECNICA

ognuno di noi ben conosce cosa succede quando sul più bello la nostra amata 356 comincia a fare le bizze impedendoci di cogliere quel risultato per il quale ci siamo così tanto preparati. Ma per fortuna una "assistenza sul campo" ci può aiutare a ripartire.

66

Iscrizione al Registro Italiano Porsche 356 e Rinnovo quota di iscrizione 2022



Soci Ordinari:

- La quota di iscrizione al Registro per l'anno 2022 e/o quota rinnovo iscrizione è di **€ 170,00**
- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione compresa la quota ASI* con "TESSERA IN" è di **€ 200,00**
- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione compresa la quota ASI* con "TESSERA FULL" è di **€ 230,00**

Soci Familiari**:

- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione compresa la quota ASI* con "TESSERA IN" è di **€ 100,00**
- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione è di **€ 50,00**
- La quota di iscrizione al Registro e/o quota rinnovo iscrizione compresa quota ASI* e CON "TESSERA FULL" è di **€ 130,00**

Per effettuare l'iscrizione è necessario:

- compilare la domanda di iscrizione ed il modulo "Anagrafica Socio" disponibili nel sito;
- eseguire un bonifico utilizzando i seguenti dati:
Codice IBAN - IT 31 0 03015 03200 000003498637
(Causale: Quota iscrizione o rinnovo Registro Italiano Porsche 356 per l'anno 2022, Nome e Cognome)



I soci riceveranno:

- Tessera Annuale personalizzata
- La rivista 356 NOTIZIE
- Gli associati ASI, inoltre riceveranno la rivista LA MANOVELLA
- Accesso alle convenzioni riservate ai soci del RIP 356

Perchè iscriversi

- Condividere le esperienze tecnico sportive e la stessa passione anche per migliorare il patrimonio culturale delle auto Porsche degli anni '50 e '60.
- Ottenere, attraverso il Delegato ASI, documentazione e certificazioni ASI e FIVA relativi a qualsiasi auto storica posseduta.
- Iscriversi a gare di regolarità e sportive come appartenente al Porsche Club/Squadra Corse Registro Italiano Porsche 356.
- Partecipare ai raduni Porsche Club organizzati annualmente sia a livello nazionale che internazionale.
- Difendere gli interessi dei possessori di auto storiche ed in particolare di Porsche 356 attraverso la partecipazione alle Assemblee annuali.
- Ricevere la rivista quadrimestrale "356 Notizie" e le Newsletter relative alla vita associativa.
- Usufruire delle agevolazioni e convenzioni stipulate a favore dei soci.
- Essere in contatto con la rete dei Club Porsche in Italia e nel mondo.

I NUOVI SOCI DEL REGISTRO

N° Tessera	Cognome e Nome	Città	Provincia
356Z	Andrea Zagato	Rho	Milano
1525	Mauro Iodice	Caserta	Caserta
1527	Giacomo Severino	Roma	Roma
1528	Igino Angelini	Roma	Roma
1529	Edoardo Franzini	Gorle	Bergamo
1530	Luca Bignotti	Albizzate	Varese
1531	Giuseppe Cazzaniga	Eupilio	Lecco
1532	Battista Mercadelli	Palazzolo sull'Oglio	Brescia

* Il Registro è federato A.S.I.

** I Soci Familiari sono: "Proprietari" di auto Porsche 356 ed anche familiari di Soci Ordinari aventi la stessa residenza; i soci Familiari hanno gli stessi diritti dei soci Ordinari ad eccezione del diritto di voto e dell'abbonamento alla rivista "356 Notizie".

ASI Formula full



Come meglio indicato a pagina 4 di questa stessa rivista, è possibile rinnovare l'associazione al RIP 356 chiedendo che sia compresa la quota ASI con tessera "Full". A maggior chiarimento qui di seguito elenchiamo quali sono i vantaggi di tale formula:

- Abbonamento alla rivista "La Manovella". Sconto del 10 % sull'acquisto di merchandising ASI.
- Possibilità, per i collezionisti, di avvalersi della polizza assicurativa intermediata da **Per Te srl** attraverso la Compagnia Tua Assicurazioni. Accesso al sito di preventivazione www.pertesicuro.com (fascicolo informativo, condizioni e modalità adesione presenti sul sito).
- Scontistiche sulla polizza veicolo di uso abituale che variano dal 10% al 45% rispetto alle tariffe base delle Compagnie Mandanti dell'Agenzia Per Te srl.
- Sconto 10% sulle polizze Viaggio di **Europ Assistance Italia S.p.A.** acquistabile direttamente presso il portale Compagnia. Prima della sottoscrizione leggere il fascicolo Informativo consultabile sul sito www.europassistance.it.
- Copertura di **Europ Assistance Italia S.p.a.** avanzata, numero verde dedicato: dall'Italia 800400070 dall'estero 0258286141.
- Accesso al sito www.asimarket.it per acquistare e vendere le proprie vetture ASI.

Estratto prestazioni copertura Europ Assistance Italia S.p.A presente in formula FULL:

traino a seguito di guasto o incidente, riferito a qualsiasi tipologia di mezzo terrestre iscrivibile all'Ente, purché di proprietà dell'associato; la copertura prevede il trasporto sino all'officina autorizzata più vicina o se l'Assicurato scegliesse altro luogo entro la percorrenza di 100 KM; laddove l'officina autorizzata dovesse certificare più di 16 ore di manodopera necessarie alla riparazione, l'Assicurato avrà facoltà di trasportare il veicolo entro una ulteriore percorrenza di 500 KM. Non sono previste limitazioni rispetto al numero dei mezzi storici assicurati del tesserato, non necessariamente devono essere iscritti; ciò per dare un servizio semplice e veloce nel momento di difficoltà. È sufficiente che il proprietario sia iscritto ad un Club Federato ed all'ASI. La copertura presente in tessera permette di proseguire il viaggio o rientrare al domicilio con un'autovettura sostitutiva, avere il rimborso delle spese d'albergo in caso di sosta forzata notturna.

Numero verde dedicato 24h: dall'Italia 800400070 dall'estero 0258286141. Condizioni e note informative presenti sul sito

www.asifed.it e www.pertesicuro.com

GRAFICHE  MASNERI

STAMPIAMO CON PASSIONE COLORE E CREATIVITÀ DA OLTRE 60 ANNI

Palazzolo s/O (BS) • Viale Europa, 7 • Tel. 030 7402305 • www.grafichemasneri.it

Certificato registrazione PORSCHE 356



Testo e foto di
Luciano Bellerò

Tralasciamo le premesse che troverete pubblicate nel nostro sito per concentrarci sulle procedure ed i costi per ottenere il CdR relativo alla vostra 356.

Innanzitutto occorre compilare la domanda secondo un prestabilito modulo che trovate sempre sul sito o che potete chiedere alla segreteria, ed inviarla tramite mail all'indirizzo info@registroitalianoporsche356.it scrivendo in oggetto: "COGNOME e NOME - CdR" ed allegando la documentazione richiesta (si suggerisce l'invio tramite wetransfer o programma analogo).

Il CdR per la prima autovettura di un socio ordinario è offerto a titolo gratuito, mentre per ogni ulteriore CdR relativo ad auto di proprietà o per i soci non Ordinari dovrà essere versato l'importo di € 60,00 sul c/c intestato al RIP356 IBAN IT 31 0 03015 03200 000003498637 specificando nella causale: Cognome e Nome + CdR + targa yyyyyy.

Oltre ad inviare la domanda compilata, il richiedente dovrà altresì allegare:



- a) Copia della disposizione di bonifico dell'importo previsto, se dovuto;
- b) Copia pdf di Dichiarazione di identificazione del telaio rilasciata da Porsche Italia SpA;
- c) Copia Certificato d'origine attestante la costruzione del veicolo rilasciato da Porsche Italia S.p.A.;

d) Le seguenti fotografie a colori in formato Jpeg e misura 3:2 con una definizione superiore a 1,0 MB:

1. Vista lato destro intera;
2. Vista lato sinistra intera;
3. Vista anteriore;
4. Vista posteriore;
5. Vista $\frac{3}{4}$ anteriore;
6. Vista completa plancia e volante;
7. Vista anteriore sedute;
8. Vista seduta posteriore;
9. Vista n° di telaio;
10. Vista n° matricola motore;
11. Vista targhetta identificativa con modello, n° telaio, ecc.;
12. Vista vano motore;
13. Vista sigla identificativa pneumatico

NOTA: tutte le fotografie non rispondenti alle suddette caratteristiche, per dimensione, qualità e definizione, saranno respinte e dovranno essere sostituite da foto conformi. Non sono altresì accettate foto ritoccate od alterate.

- e) Copia certificazione CRS ASI completa (se disponibile)
- f) Copia certificazione di Identità ASI completa (se disponibile)
- g) Copia certificazione FIVA completa in corso di validità (se disponibile)
- h) Copia carta/libretto di circolazione

Per ulteriori informazioni contattare:
Luciano Bellerò 335 5765743

Le informazioni complete sul nostro sito
www.registroitalianoporsche356.it

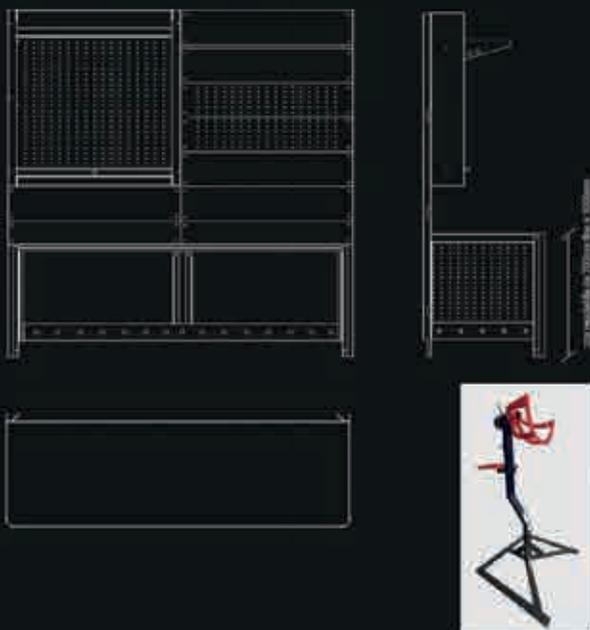


PFGBOX è un'azienda artigiana che progetta e realizza arredamento professionale per industria, autofficine-concessionarie, laboratori.

Un prodotto destinato a chi vuole il meglio in termini di qualità, design, robustezza senza rinunciare all'personalizzazione.

Sistemi a parete attrezzata completamente componibili in una gamma di varianti, dimensioni, e colori in grado di soddisfare qualsiasi esigenza.

La linea di contenitori è completata da carrelli porta attrezzi, banchi da lavoro, magazzini pneumatici, archivi, bauli in lega leggera ed altro ancora.



La proposta per i soci del Registro Porsche 356:

Descrizione	Art
Banco 700/1050x2000x700mm (HxLxP)	PFG-0090
Porta attrezzi 1000x1000x200mm (HxLxP)	PFG-0302
Mensola 1000x400mm (HxLxP)	PFG-0085
Pannello forato 100x1000x25mm (HxLxP)	PFG-0107
Pannello forato 200x1000x25mm (HxLxP)	PFG-0092
Supporto gira motore 800x810x830 (HxLxP)	PFG-1010

Prezzo di listino 2021 Iva inclusa € 2.210,00

Sconto riservato ai soci del RIP 356*

Gli esperti scelgono PFGBOX



Mario Bellettato
30 anni di esperienza e passione dedicati alla meccanica delle vetture Porsche 356 e 912



* Al momento dell'ordine precisare nome e cognome e numero tessera Registro

Certificazioni Asi per auto e moto storiche



di **Matteo Rocco**
Pastore

*Presidente
del RIP 356
e Commissario
Tecnico ASI*

Il Registro Italiano Porsche 356 è federato ASI con la qualifica di club di marca Porsche e modello 356. Chi è iscritto ASI con il Rip356 può chiedere certificati per la 356 e per mezzi diversi dalla 356, solo se possiede una Porsche 356. Sono il Vostro Commissario Tecnico per Asi: scrivetemi all'indirizzo: matteorocco.pastore@gmail.com per ottenere uno dei seguenti certificati.

Certificato di rilevanza storica (CRS)

Questo documento, riservato ad auto e moto che abbiano almeno 20 anni, è necessario per la circolazione dei veicoli di interesse storico e collezionistico e può essere trascritto sul libretto di circolazione, presso la Motorizzazione.

Costo: **40 euro** da bonificare al Registro Italiano Porsche 35 (Iban IT31 0 03015 03200 0000 03498 637) causale: CRS per auto targata 'XY356VZ' di 'Mario Rossi'. Modalità: inviare una mail all'indirizzo matteorocco.pastore@gmail.com specificando marca, modello, numero di targa e nome del proprietario (o della propria società) che deve essere socio del rip356 ed iscritto asi tramite il registro per l'anno in corso. Riceverete poi tutte le istruzioni

- QUESTO DOCUMENTO SI OTTIENE INVIANDO TUTTO IN FORMATO ELETTRONICO, NON SONO PIU' UTILIZZATI LIBRETTI E FOTO CARTACEE E SARO' IO A FARE LA PRATICA
- AI FINI DELLA REIMMATRICOLAZIONE SI DEVE RICHIEDERE UN CRS SPECIFICO (COSTO **150 EURO**)

Certificato d'identità (Omologazione o Targa Oro)

Documento di riconoscimento, rilasciato ai fini privatistici, riguarda i veicoli costruiti da oltre venti anni. Si ottiene mediante una seduta di omologazione (necessaria per CI e FIVA).

Costo: **150 euro** da bonificare al RIP 356

Modalità: richiedere al sottoscritto il libretto che dovrete compilare e corredare di foto e materiali. Una volta pronto lo invierò all'ASI con la mia valutazione



prenotando una seduta di omologazione da voi scelta tra quelle in calendario (www.asifed.it -> SERVIZI-> CALENDARIO) che potrà essere non prima di 30 giorni dopo l'avvio della pratica in ASI.

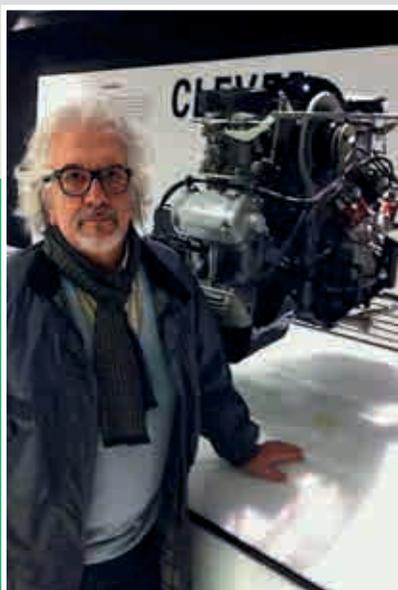
Carta d'identità Fiva

Documento simile al Certificato di Identità ma con valenza internazionale.

Costo: **150 euro** da bonificare al RIP 356 (**250 euro** per C.I. e FIVA fatti insieme: se si fa contestualmente il CRS, questo sarà gratuito e indispensabile per fare CI o FIVA)

LA RICHIESTA CERTIFICATO D'IDENTITÀ FIVA DIVENTA ELETTRONICA. NON È PIÙ POSSIBILE INVIARE IL CARTACEO A FIVA

Sono sempre a disposizione per chiarimenti, un caro saluto Rocco



Der 356 Doktor TM

*30 anni di esperienza e passione dedicati alla meccanica delle vetture **Porsche 356** e **912**. Ampia disponibilità di ricambi originali e aftermarket dai migliori specialisti europei e statunitensi.*

Raccolta di manuali e letteratura Porsche unica in Italia a garanzia di interventi filologicamente corretti.

- Riparazioni, revisioni, restauri, elaborazioni e preparazioni gara;
- Verifica e ripristino dell'originalità tecnico-estetica;
- Saldatura di ogni lega metallica, rettifiche e ricostruzione parti;
- Test pre-collaudato, personalizzazioni per impieghi speciali;
- Modifiche impianto elettrico, lubrificazione e raffreddamento;
- Consulenza pre-acquisto, stime, valutazioni e perizie;
- Servizio di ritiro e riconsegna veicolo.



Dott. Mario Bellettato

Cell. +39 335 5605790 - mario.356@virgilio.it

Sede operativa: Via Einaudi, 28 - 30014 Cavarzere (VE) - **Sede legale:** Via del Cormor, 7/2 - 33010 Pagnacco (UD)
P.Iva 02945080303

DESENZANO, 26 MARZO

Assemblea sociale anno 2022

La vita sociale del Registro è ripartita finalmente in presenza con l'annuale Assemblea. Il Concorso d'Eleganza organizzato a contorno ha avuto un grandioso successo. Infine i soci sono stati deliziati dalle opere di giovani artisti ispirati dalla presenza delle nostre 356

Testo e foto di
Luciano Bellero

La tradizionale Assemblea Ordinaria dei Soci del RIP 356, dopo un lungo periodo di omissione per le note ragioni pandemiche, si è tenuta in presenza nella nostra sede: importante ed entusiastica è stata la partecipazione! Unitamente all'Assemblea si è tenuto, in collaborazione col Centro Porsche Brescia, l'evento "VIAGGIO nel TEMPO", concorso di eleganza per le auto 356 svoltosi in presenza di giovani artisti che si sono ispirati alle auto in concorso per realizzare le loro opere. L'A.O. è stata presieduta dal Presidente Matteo Rocco Pastore ed ha tra l'altro visto gli interventi del Brand Manager del Centro Porsche Brescia Manuele Piubeni che ha illustrato come anche per il Centro





Porsche di Brescia, la circostanza dell'Assemblea RIP 356 ed il Concorso di eleganza siano la prima manifestazione aperta al pubblico dopo il periodo COVID 19.

È anche intervenuto il Dott. Corrado Mosele, Direttore Risorse Umane, Studi e Formazione della Confcommercio Milano, Lodi, Monza e Brianza che ha riferito sugli importanti risultati ottenuti con i corsi di Formazione per Tecnico Riparatore Auto Storiche che già da alcuni anni sono organizzati dal CAPAC (Politecnico del Commercio Milano) dopo l'avviamento dell'iniziativa avvenuta anche con il determinante concorso del nostro Registro.

La parte formale dell'A.O., attraverso gli interventi del Presidente, Tesoriere e Consiglieri, ha preso in esame le attività svolte, quelle programmate per il corrente anno ed ha considerato i risultati del bilancio sociale dell'anno 2021 che è stato approvato all'unanimità dai soci presenti.

Un ricco buffet, offerto a tutti i soci presenti dal Centro Porsche Brescia, ha concluso l'Assemblea Ordinaria 2022.

Viaggio nel tempo - Concorso di eleganza riservato a Porsche 356

Eccezionale accoglienza alle 356 da parte del Centro Porsche Brescia di Desenzano in occasione dell'A.O. del Marzo scorso; Il Brand Manager, la responsabile Marketing Annavel Mantovani e Eleonora De Marco hanno organizzato, con il supporto del RIP 356, l'evento "Viaggio nel Tempo" che ha avuto immediata risonanza anche sui social media "facebook"





e "instagram"; il tutto si è svolto con la presenza di giovani artisti che, ispirati dalle auto in concorso, hanno realizzato opere su tela, cartoncino e ceramica suscitando l'interesse degli ospiti presenti. Il concorso di eleganza era basato sulla formula "people choice" con votazione elettronica; le auto sono state disposte per ordine di anzianità all'interno dello show room e quindi all'esterno, ognuna, dotata della sua scheda di presentazione, contribuiva a far conoscere e vivere la storia delle "cavalline di Stoccarda".

GLI ARTISTI & LE OPERE

Essi meritano ben di più di una breve presentazione, ma qui forniamo almeno le notizie principali sugli artisti che con il loro lavoro e le loro opere estemporanee, ispirate ai modelli di 356 presenti, hanno animato e contribuito al successo dell'evento "VIAGGIO NEL TEMPO". Le opere realizzate sono disponibili per la vendita e tutti gli artisti sono contattabili direttamente per chi fosse eventualmente interessato ad un'opera personalizzata.

Tanja Mastroiacovo

Artista, Arte Terapeuta e Scrittrice. Diploma Maestro d'arte, Laurea in Restauro dei Beni Culturali, Dottorato di Ricerca con menzione in Conservazione dei Beni Culturali. Ha all'attivo numerose attività e collaborazioni professionali in Europa e Messico come artista e docente; conferenze e classi magistrali nel campo della creazione artistica. Ha partecipato a prestigiose esposizioni collettive e personali a Sirmione, Brescia, Milano, Spagna, Messico.



Web artistica: www.tanjamastroiacovo.com

Instagram: @tanjamastroiacovo

E-Mail: tanja.mastroiacovo@gmail.com

Contact: +39 333 2136336

Pubblicazioni accademiche:

<https://uaslp.academia.edu/TanjaMastroiacovo>

Claudia Candusso

Artista poliedrica autodidatta con esperienze di attrice cinematografica ("Il Buco" di Michelangelo Frammartino - Premio speciale della giuria al Festival di Venezia 2021). Opera su porcellana dipinta a mano al laboratorio artistico "Foglie d'Acanto" (Manerbio - BS).



Cell. +393667059336

E-mail: candusso.claudia1@gmail.com

Instagram: @foglie_dacanto

Si contendevano il giudizio di “più bella del reame” una ventina di auto coupé, cabrio, Speedster dal 1951 al 1964 con una quasi completa gamma colori: bellissimo spettacolo!

Su tutte, il pubblico ha preferito in assoluto la coupé 1500 del 1951, color “Pasha red” di Franco Acerbis in stato di “preservata” che dona una fortissima suggestione di vita vissuta sulle strade del mondo!

Al secondo posto una già ammirata cabrio Continental del 1955, color “Adria Blue Metallic” (fantastico e ricercato) di Giuseppe Cavalli. Al terzo gra-

dino del Podio è salita la coupé AT1 1300 cc del 1955, color “Azur blue” dotata di tetto apribile di Gabriele Gnudi che con essa ha più volte partecipato alla 1000 Miglia. Ai vincitori sono state assegnate delle prestigiose ciotole in argento.

Tutte le auto in concorso hanno suscitato emozioni, ammirazione ed anche un po’ di invidia, molte meritavano il podio ma la “people choice” è stata spontanea, chiara e determinata nell’esprimere il giudizio; un bellissimo concorso, nell’ideale contesto e impeccabilmente gestito: esperienza da ripetersi!



Marco Vaccaro

Giovanissimo pittore vicentino, assorbe i primi elementi artistici in famiglia e studia all'Accademia Cignaroli(VR). Si esprime in soggetti e tematiche sacre riscuotendo continui consensi. Espone a Roma, vince premi a Vicenza, Grezzana, Ferrara e Forlì. Ha Opere collocate nella Parrocchiale di Tavernelle (VI) e nel Santuario di S.Leopoldo Mandić a Padova. Sue opere sono pubblicate e vendute sul sito internazionale Artsy.



Nicholas Gregori

Giovane e indipendente artista bresciano sin da bambino ha coltivato una forte passione per i motori e il disegno. Da una decina d’anni, come autodidatta, coniuga tali passioni e disegna su commissione, pubblica varie opere soprattutto a soggetto automobilistico.



Cell. +393468627425
E-mail: mvaccaro207@gmail.com
Instagram: @marcovaccaroart
Fb: Marcovaccaroart

Cell. +393453561834
E-mail: nicholas.gregori99@gmail.com
Instagram: @_grego_art_



IL NUOVO REGOLAMENTO E LE NUOVE SFIDE: OBIETTIVI INDIVIDUALI E DI SQUADRA

PORSCHE 356

Anche con il nuovo regolamento vale l'adagio del "partecipare alle gare con maggiore presenza di Porsche 356, cercando di riportare una buona prestazione, sono elementi fondamentali per aspirare ad una posizione da podio"

Testo e foto di Luciano Bellero

Il nuovo Regolamento

Come dovrebbe essere oramai ben noto, almeno ai soci, dal corrente anno 2022 il CD ha deciso di effettuare una certa "fusione" tra i due trofei che da svariati anni il Registro Italiano Porsche 356 organizzava (per memoria: Il "Campionato Regolarità Challenge" - riservato esclusivamente ai Soci - ed il "Porsche 356 Top Driver" - aperto a tutti i driver di 356, anche non soci); pertanto è stato pubblicato il nuovo ed articolato regolamento che fondamentale si divide in 3 sezioni:

- "Trofeo Challenge" vero e proprio, aperto a tutti i gentleman driver (soci e non) che partecipano alle gare di regolarità su Porsche 356 o 550; il calen-

dario prevede un massimo di 18 gare delle quali si considerano i 10 migliori punteggi individuali; sono previsti premi per il 1° assoluto, per i primi 3 soci, per la 1^ "dama" e per il 1° "under 35".

- "Challenge per la Squadra" è una classifica riservata ai soli soci RIP 356 che si basa sul risultato individuale che contribuisce ad apportare punti alla squadra nel corso delle 18 gare del calendario (in questa classifica, a determinate condizioni, possono essere considerati anche i risultati ottenuti con auto non necessariamente Porsche); saranno premiati i primi tre classificati;
- "Challenge 1000 Miglia" è un riconoscimento particolare riservato al miglior partecipante italiano





CHALLENGE

alla "1000 Miglia" su Porsche 356 o 550. Il regolamento completo è pubblicato sul sito del RIP 356 www.registroitalianoporsche356.it alla sezione "Squadra Corse Challenge Registro Italiano Porsche 356" - "REGOLAMENTO". Le gare considerate per le classifiche utili ai fini del punteggio sono: 10 gare CIREAS, 5 Grandi Eventi e 3 Classiche/Super Classiche.

Gli aggiornamenti delle classifiche provvisorie vengono periodicamente diffusi tramite la "chat" Squadra Corse e pubblicate su questo Notiziario. Tutte le premiazioni si terranno in occasione dell'annuale cena degli auguri.

Resoconto Sintetico

Le gare fin qui svolte sono oltre la metà di quelle previste dal calendario e quindi rappresentano una base affidabile per fornire l'indicazione sui gentleman driver che quest'anno si contenderanno il titolo di "campione" della regolarità su Porsche 356.

In particolare i Grandi Eventi già svolti sono:

- Coppa delle Alpi: bellissima gara che ha sconfinato in Austria e Svizzera ma che ha visto la partecipazione di soltanto 4 Porsche 356.
- Rievocazione Storica della Milano Sanremo: un grande evento al quale erano presenti alcuni dei nostri soci su un totale di 7 Porsche 356 in gara.



Del Campionato Italiano di Regolarità Auto Storiche (CIREAS) le gare svolte e considerate per la nostra classifica sono state:

- Coppa Giulietta e Romeo: gara che ha aperto l'anno delle competizioni CIREAS ed ha visto una significativa presenza di qualificati driver e ben 10 Porsche 356. Questa gara è risultata anche molto interessante per il percorso e la ripartizione dei pressostati;

AIRCOOLED



PORSCHE 356

ricambi e accessori originali e riprodotti di alta qualità

PER VARIE VETTURE D'EPOCA

pneumatici e fasce bianche da applicare

AIRCOOLED BY PLANK SRL

39042 BRESSANONE (BZ) - VIA JULIUS DURST 44

T 0472 200 606 - CELL. 335 215 386

PLANK@AIRCOOLED.IT

WWW.AIRCOOLED.IT



“PORSCHE 356 CHALLENGE 2022”

Posizionamento e punteggi individuali per gara svolta

Winter Marathon	Giulietta e Romeo	Città della Pace	Coppa delle Alpi	Mille curve	Milano S.Remo
Barcella N. 13	Bisi 10	Bisi 4	Diana 4	Viridis 2	Diana 7
Bisi 12	Nobis 9	Prandelli 3	Pighi 3	Mazzalupi 1	Girardi 6
Viridis 11	Viridis 8	Serravalle 2	Bronzieri 2		Colombo 5
Battagliola 10	Magnoni 7	Talamini 1	est //		Gasbarri 4
Guggiana 9	Mazzalupi 6				Pighi 3
Sacco 8	Gianotti 5				Trazzi 2
Gatta 7	Talamini 4				Olivieri 1
Pighi 6	Maccari 3				
Gasbarri 5	Bozzola 2				
Foresti 4	Bussolati L 1				
Corbetta 3					
Pagani 2					
Bassi 1					

- Coppa Città della Pace: altra interessante gara che richiama numerosissimi concorrenti, quest'anno ha contato sulla presenza in gara di 4 driver al volante di Porsche 356
- La Millecurve: gara interessante per il centro Italia ma che ha visto solo due 356 in competizione;
- San Marino Revival: una competizione di regolarità

con grande potenzialità ma che è spesso disertata dai porschisti 356 (quest'anno solo 3 in competizione);

- Valli Biellesi: è il tradizionale appuntamento dei nostri soci per competere (anche nella “turistica”) in un armonioso territorio che offre notevoli emozioni di guida e spunti competitivi; quest'anno si sono ritrovati a Biella ben nove iscritti del nostro RIP su dieci 356 in gara;
- Campagne e Cascine: tradizionale sfida nella pianura cremonese che è ben nota per i tubi “cattivi” che, pare, quest'anno lo siano stati più del solito, tanto da far sorgere qualche polemica; quattro le 356 in gara;
- Baia delle Ninfe: un appuntamento in Sardegna che, vista la stagione, è anche un irresistibile richiamo per qualche giorno di vero relax con i piedi nell'acqua...ben nove le 356 in competizione su poco più di una trentina di classificati al traguardo!

Tra le Classiche e Super Classiche, registriamo lo svolgimento di:

- Winter Marathon: tradizionale appuntamento invernale a Madonna di Campiglio che quest'anno ha visto un'ampia partecipazione di concorrenti; un reportage dettagliato è stato pubblicato sul precedente numero di “356 Notizie”;
- Franciacorta Historic; quest'anno caratterizzata da una escursione alle alte quote, come sempre,





Franciacorta		San Marino		Valli Biellesi		Campagne Cascine		Baia delle Ninfe	
Barcella N.	13	Virdis	3	Bisi	10	Diana	4	Bisi	9
Bisi	12	Mazzalupi S	2	Virdis	9	Mazzalòupi S	3	Virdis	8
Magnoni	11	Accardo	1	Mazzoleni	8	Serri	2	Mazzoleni	7
Serravalle	10			Diana	7	Gianotti	1	Magnoni	6
Mazzoleni	9			Magnoni	6			Gianotti	5
Molinari	8			Del Piano	5			Mazzalupi	4
Talamini	7			Pastore MR	4			Prandelli	3
Ardesi	6			Gasbarri	3			Pastore	2
Pastore MR	5			Donadel	2			Pavesi	1
Gatta	4			Pastore Ma	1				
Brescianini	3								
est	2								
Imberti	1								

questa sfida ha visto la partecipazione di una folta schiera di “top” e ben 13 Porsche 356 (stesso numero registrato alla “Winter”); un approfondimento è riportato a pagina **20** di questo stesso numero. Tutti i punteggi ottenuti dai driver, in ciascuna delle suddette gare (vedi tabella sopra).

Classifiche Provvisorie

La classifica provvisoria “Challenge” sotto riportata è aggiornata ai risultati delle gare svoltesi fino al 13 Giugno scorso. Come sempre, partecipare alle gare con maggiore presenza di “356” e riportare buone prestazioni, sono gli elementi fondamentali per aspi-

COLPANI MOTORI

RESTAURO - MANUTENZIONE 356 - 911

BAGNOLO MELLA - BRESCIA - ITALY

+39 030 25 41 316 - maucolpani@libero.it - www.colpanimotori.com



Classifica provvisoria al 13/06/22 PORSCHE 356 CHALLENGE 2022

Class.	DRIVER	Punteggio	Scuderia
1	Bisi	57	RIP356
2	Viridis	41	RIP356
3	Magnoni	30	RIP356
4	Barcella N. *U35	26	3T
5	Mazzoleni	24	Orobico
6	Diana	22	RIP356
7	Mazzalupi	16	AC Verona HC
8	Gasbarri	12	RIP356
10	Pighi	12	
11	Serravalle	12	Amams
12	Talamini	12	RIP356
13	Gatta	11	BS Corse
14	Gianotti	11	MB 70
15	Pastore MR	11	RIP356
16	Battagliola	10	3T
17	Guggiana	9	Franciacorta M
18	Nobis	9	AMAMS
19	Molinari	8	Franciacorta M.
20	Sacco	8	EmmeBi70
21	Ardesi	6	
22	Girardi	6	
23	Prandelli	6	MB 70
24	Colombo	5	
25	Delpiano	5	RIP356
26	Foresti	4	BS Corse
27	Brescianini	3	
28	Corbetta	3	
29	Maccari	3	AC Verona HC
30	Bozzola	2	AC Verona HC
31	Bronzieri	2	
32	Donadel	2	
33	Pagani	2	
34	Serri	2	
35	Trazzi	2	
36	Accardo	1	Franciacorta M
37	Bassi	1	
38	Bussolati *L	1	
39	Imberti *L	1	
40	Olivieri	1	
41	Pastore Martina *L	1	RIP356
42	Pavesi	1	Castellotti

Classifiche provvisorie dopo Baia delle NINFE 2022

Classifica provvisoria al 13/06/22 CHALLENGE 2022

Class.	DRIVER	Punteggio
1	DIANA	10
2	BISI	9
3	VIRDIS	2
4	MAGNONI	2
5	PIGHI*	2
6	GASBARRI	2

* in attesa di iscrizione

N.B. Millecurve, Franciacorta, S.Marino, Oasi Zegna, Campagne e Cascine e Baia delle Ninfe non hanno portato punti poiché la squadra non si è classificata.

rare ad una posizione da podio. Quest'anno, fin dalle prime gare il trio Bisi, Viridis e Barcella Nicola si è candidato al podio finale; la "new entry" del giovane Barcella, anche se con poche gare alla guida della 356 di famiglia, ha da subito insidiato i colleghi più anziani ma, con la conclusione della gara sarda "Baia delle Ninfe" qualcosa è cambiato nelle posizioni di testa con l'entrata di Magnoni in terza posizione: ci sono ancora 7 gare per raccogliere piazzamenti e punti...vedremo cosa succederà! Grande competizione e probabilmente gare quasi decisive per la classifica finale saranno il GP Nuvolari e la Coppa Mazzotti nelle quali si prevede una nutrita partecipazione di 356...la sfida continua!

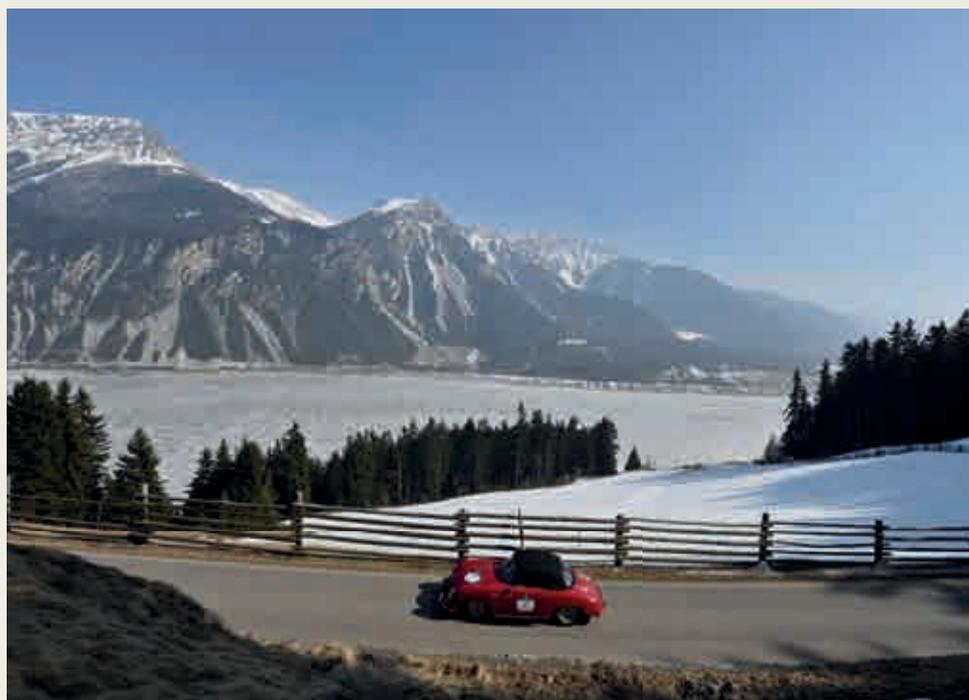
Quello che non riportiamo in queste righe sono i numerosi risultati raggiunti dai nostri driver in prime posizioni di raggruppamento che sempre rappresentano un importante traguardo in ogni gara.





Per la classifica "Challenge per la Squadra", detta anche "Team up", si osserva che, purtroppo, si sono perse alcune occasioni per portare a punti la nostra Squadra; in particolare in occasione delle gare CI-REAS Millecurve, Franciacorta, San Marino, Valli Biellesi, Campagne e Cascine e Baia delle Ninfe non sono stati attribuiti punteggi poiché la squadra non ha avuto possibilità di classificarsi per la insufficiente presenza nei raggruppamenti di auto richiesti dal regolamento.

In conclusione dobbiamo esprimere un sincero ringraziamento a tutti i nostri Gentleman Driver che con la loro costante partecipazione alle competizioni del calendario nazionale ed i risultati ottenuti, portano in posizione di elevata visibilità il nome del Registro Italiano Porsche 356: a tutti un augurio di grandi soddisfazioni e posizionamenti, se non vittorie, per tutti!





QUINDICESIMA EDIZIONE

Franciacorta historic 2022

Percorso rinnovato - L'effetto della quasi tempesta di neve - Al via ben 125 equipaggi con auto di tutte le epoche; numerose le Porsche 356 in gara erano ben 13 (di cui 4 Speedster), come spesso accade, un numero di auto che rappresentava una percentuale significativa tra i marchi in competizione

Testo di Luciano Bellerio, Foto L. Bellerio e Vecars

La 15^a edizione del Franciacorta Historic, disputata sabato 9 aprile scorso, si è decisamente rinnovata come location di partenza ed arrivo ma soprattutto il percorso si è rilevato nuovo e più suggestivo lungo i 170 chilometri che hanno attraversato la Franciacorta, il Lago d'Iseo e la Val Trompia. Ben concepito il piazzamento della cinquantina dei pressostati. Grande novità la salita al passo Maniva a 1670 metri slm che non ha solo riservato sorprese meteo ma ha anche influito non poco sulla classifica.

Si sono presentati alla partenza 125 equipaggi con auto di tutte le epoche; 38 i modelli anteguerra con marchi leggendari come Alfa Romeo, Aston Martin, BMW, Bugatti, Fiat, Lancia e OM. Le Porsche 356 in gara erano 13 (di cui 4 Speedster), un numero di auto

che rappresentava una percentuale significativa tra i marchi in competizione.

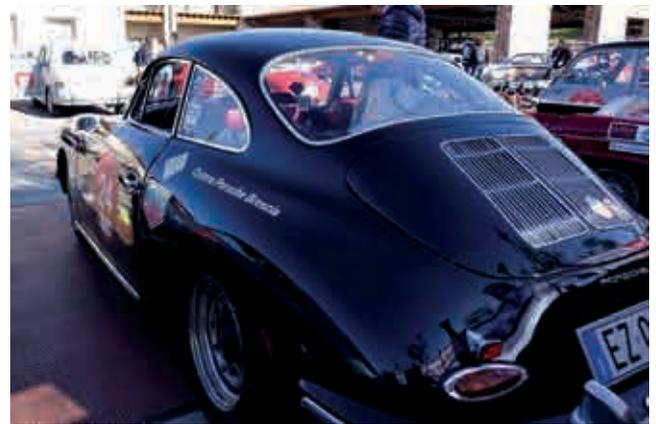
Grandi capacità regolariste al via con ben 31 Top driver e 19 A che costituivano il 40% tra i partecipanti e quindi non facile accedere alle posizioni alte della classifica per i meno smanicati. La Squadra Corse del RIP 356 schierava 4 equipaggi con al volante Bisi, Magnoni, Pastore e Talamini.

La gara, partita alle 10.00 dalla Cantina Ferghettina, sotto uno splendido sole primaverile, prevedeva subito un blocco di 17 prove cronometrate pianeggianti nei primi 12 chilometri che servivano a 'sgrossare' la classifica in attesa delle impegnative prove di Sale Marasino (salita e discesa) e soprattutto di quelle posizionate lungo la ripida salita verso il Colle di San Zeno (a 1434 metri). Una volta arrivati in Val Trompia, dove erano dislocati altri 9 rilevamenti cronometrici, il meteo, decisamente clemente fino a quel momen-

“Non esiste curva dove non si possa sorpassare.”

Ayrton Senna da Silva





to, cambiava all'improvviso mostrando un cielo coperto che non lasciava prevedere buone sensazioni prima dell'ascesa del Passo Maniva, novità assoluta di questa edizione; inizialmente aria fredda e vento ma, una volta arrivati ai quasi 1700 metri di altitudine, gli equipaggi hanno addirittura fronteggiato una piccola bufera di neve decisamente insolita per il periodo ma che ha reso il passaggio delle auto storiche ancora più spettacolare e creando una difficoltà imprevista alle auto scoperte!

La gara è stata caratterizzata da una lotta continua al vertice della classifica tra gli equipaggi Bellini - Tiberti e Barcella - Ghidotti; alla fine dopo 7 ore di sfida (compresa pausa pranzo), il giovane duo della scuderia Franciacorta Motori a bordo della fidata Fiat 508 C del 1937 ha prevalso di soli 2 centesimi (con l'applicazione del coefficiente correttivo) su Barcella-Ghidotti della scuderia AMAMS Tazio Nuvolari sempre su Fiat 508 C. Al terzo posto, più distanziato, l'equipaggio Aliverti - Valente sull'impegnativa ma bellissima Alfa Romeo 6C 1750 SS Zagato del 1929. Bellini - Tiberti si sono manifestati anche come l'equipaggio con più vittorie assolute in questa competizione di Franciacorta. Fra le scuderie successo della Franciacorta Motori (nota: la scuderia di casa ha schierato ben 13 equipaggi!) davanti a Nettuno Bologna e AMAMS Tazio Nuvolari. Tra gli under 30, neanche dirlo, l'affermata coppia Nicola Barcella - Michele Vecchi (su Porsche 356 C) ha confermato le notevoli doti e l'affermazione anche in questa gara, classificandosi in 11^a posizione assoluta con 279 penalità e anche primo tra tutte le Porsche in gara.

Di seguito, la classifica delle Porsche 356 in gara vedeva Bisi - Cattivelli, su 356 C coupé in 20^a pos. con 323 penalità; a seguire: in 26^a pos. Magnoni - Vanoni su B coupé con 364 p., in 27^a pos. Serravalle - Monici su SC coupé con 369 p., in 33^a pos.



Mazzoleni - Carrara su A Speedster con 409 p., in 36^a pos. Molinari - Molinari su B coupé con 421 p., in 42^a pos. Talamini - Canestrelli su Speedster A con 540 p., in 48^a pos. Ardesi - Bettineschi su 356 coupé con 591 p., in 49^a pos. Pastore - Avanza su SC cabrio con 605 p., in 62^a pos. Gatta - Maffina su A coupé con 1118 p., in 99^a pos. Brescianini - Albieri con 4188 p., in 106^a pos. Biella - Biella su B coupé con 8320 p. e in 108^a pos. Imberti - Gregis su Speedster con 12707p..

Prima di concludere queste cronaca, da sottolineare la prestazione di Tobia Talamini che in questa giornata ha dimostrato una significativa progressione nel risultato. Ulteriore nota: con edizioni sempre meglio organizzate e rinnovate, il numero di partecipanti registrati hanno posto il Franciacorta Historic 2022 come seconda gara di regolarità nazionale con il maggior numero di equipaggi, a dimostrazione dell'esperienza e capacità organizzative della famiglia Vesco.



RADUNO DI PRIMAVERA 2022

ZAGATO e VOLANDIA

Dopo un paio di tentativi negli anni scorsi, purtroppo “castrati” dalle normative anti covid, quello che per me era stato inizialmente vissuto come un bel sogno stava trasformandosi in un incubo, ma è bastato cambiare la data di un mese e...

Testo Guglielmo Solofrizzo e Renzo Ponzanelli

La scelta di spostare la data del Raduno di Primavera da aprile a maggio si è rivelata azzeccata e ci ha permesso finalmente di concretizzare questo evento.

Ma andiamo con ordine: ovviamente alcune cose ed accordi sono stati rivisti e in realtà, pur mantenendo il canovaccio di tre anni fa, si è trattato comunque di “costruire” un evento ex novo; i rapporti mantenuti in questi anni con coloro che ne hanno permesso la realizzazione sono stati rinnovati e se possibile siamo riusciti a migliorare quando ipotizzato per il 2020.

Poi una volta definito il programma e calibrato il co-

sto di partecipazione non rimaneva che “attendere” le iscrizioni. Qui è avvenuto ciò che a me piace del nostro sodalizio, e cioè che per alcuni di noi c'erano dei problemi da risolvere per poter fisicamente prendervi parte con la nostra amata 356. Io per esempio al ritorno dal “Valli Biellesi” mi sono ritrovato con il motorino di avviamento che ha cominciato a fare le bizze, che fare? Ovviamente non potendo rischiare i rimanere a piedi, in fretta e furia sono riuscito a reperire tramite l'amico Marco un motorino 6 volt direttamente dalla Bosch ed a montarlo per tempo. Ma la cosa che più mi ha fatto piacere è quella di essere riuscito a dare una mano a Jacky facendogli



sistemare, sempre dal mitico Marco, un piccolo problema alla sua speedster, permettendogli così di partecipare in sicurezza al nostro Raduno di Primavera. Poi, credo che molti si riconosceranno in queste mie parole, è stato veramente gradevole fare un po' di telefonate agli amici per invitarli personalmente anticipandogli per sommi capi cosa avremmo fatto in quel sabato, piuttosto che lasciar loro l'iniziativa di rispondere ad una email della nostra segreteria. Anche perché solo così possono nascere le occasioni di incontro che ci fanno sentire il nostro RIP 356 vivo e "friendly".

Così, grazie al giro di telefonate, per me e per un paio di altri soci il raduno è iniziato la sera prima quando ci siamo trovati per una cena in una classica trattoria in via Orti a Milano, dove con Gabriele e Michele, non gli Arcangeli ovviamente, abbiamo potuto apprezzare tra l'altro la tipica cotoletta alla milanese con l'osso davanti ad un buon bicchiere di rosso, parlando del nostro argomento preferito, le 356. Tutti voi avete esperienze analoghe quindi non vi sto a dire come sia trascorsa piacevolmente la serata.

Bene, il mattino successivo l'appuntamento per noi era alle 7:45 sotto l'albergo di Gabriele. Ritirate le macchine in garage siamo passati lungo il tragitto sotto casa di Michele così da comporre il primo "stormo" di 356 in attraversamento di Milano. Per



trovarci infine, in anticipo, davanti i cancelli chiusi del Centro Porsche Milano Nord, dove trovavamo già ad attenderci Jacky con la sua Speedster.

Poco più tardi ci accoglieva Susanne Pfeifer (responsabile marketing dei Centri porsche Milano), che in rappresentanza della Concessionaria ha offerto a tutti i presenti la colazione omaggiando i presenti con un bel libro fotografico sulla 911, che dire se non un caloroso grazie. Mentre nel frattempo i soci arrivavano alla spicciolata creando il solito bellissimo parcheggio multicolore.

Come sempre il tempo stringe a con un lieve ritardo dopo aver salutato e ringraziato Susanne, partivamo alla volta dell'Atelier Zagato.





Arrivati a Rho, alla sede della Zagato, venivano accolti dallo staff composto da Rino Drogo, Rebecca Racina e Salvatore Raso che ci davano istruzioni innanzitutto su come avremmo dovuto parcheggiare le macchine e poi su come muoverci all'interno dell'atelier della Zagato. All'ingresso ci accoglieva Andrea Zagato il quale dopo i saluti iniziava a raccontarti un po' della storia della casa soffermandosi in particolare su due modelli di Porsche, le 356 Zagato Coupé e Speedster che facevano bella mostra di se al centro del salone.

Veniamo così a conoscenza che la prima 356 Z nacque nel 1958 su richiesta di un pilota francese Claude Storez, campione francese GT, che si fece costruire da Zagato una carrozzeria aperta attraente e leggera sul suo telaio Carrera GT. Dopo il completamento la vettura passò allo stabilimento Porsche per la messa a punto ma sfortunatamente venne distrutta in un incidente poco dopo aver lasciato Zuffenhausen. Quella che ammiriamo esposta nel salone è una esatta replica di quella costruita più di sessant'anni fa.

Dopo le esaurienti spiegazioni date ai soci su alcuni particolari e sulla logica della messa in opera di queste magnifiche vetture, la cui storia raccontiamo a parte, passiamo all'interno della sala proiezioni dove Andrea inizialmente ci spiega in maniera esauriente che cosa si intende per "regola di Murphy". Questa è una battuta e mi rendo conto che potrà far sorridere solo coloro che hanno partecipato al raduno. In realtà è semplicemente successo che, nonostante le prove

positive effettuate nel giorno precedente, non si riusciva a far partire l'audio dei filmati proposti.

Ma non tutti i mali vengono per nuocere, perché Andrea Zagato con insospettata verve da entertainer ci ha illustrato con passione i passi che il suo Atelier sta compiendo verso il futuro. Futuro che prende lo slancio dal recente centenario della Carrozzeria, che viene senz'altro riconosciuta come la più antica d'Italia, venne fondata nel 1919 quando cominciò a lavorare su aeroplani ed aeromobili. Ci racconta che la loro "mission" è sempre stata quella di vestire i marchi più prestigiosi del mondo con una carrozzeria sportiva.

Quindi ci presenta un filmato interessante che non riguarda direttamente la Zagato ma riguarda il futuro della Zagato che in questo caso crea un legame con un altro marchio milanese, quello della Iso Rivolta. Questo perché ovviamente, ma non casualmente come ci ha detto Andrea, ha sposato una Rivolta, Marella.

Interessante il racconto di come è nata tutta l'operazione. Dopo aver risanato e rilanciato il suo marchio ed essere arrivato al centenario della Zagato con buone prospettive per il futuro, è venuto il tempo di accogliere le sollecitazioni della moglie ad intraprendere una strada che portava a riprendere il marchio ISO, che ricordiamo ha all'attivo tra le altre cose la sua partecipazione nel mondiale di formula 1 nel 1973, scuderia che dall'anno successivo divenne il trampolino di lancio per la futura Williams.

Ma non solo, nei primi anni '50 la Iso ebbe una im-



portante funzione nella ripresa del nostro Paese, infatti nell'immediato dopoguerra, produsse una particolare vetturessa la Isetta che era un piccolissimo veicolo con apertura anteriore che anticipava i bisogni di mobilità che sarebbero poi stati ripresi decenni più tardi, per esempio da Mercedes, con l'operazione Smart. Inoltre questo modello ebbe una grossissima diffusione anche in Germania grazie a una collaborazione con BMW che pagava a Rivolta una royalty per ogni vettura prodotta.

Ma la ISO non è solo questo, Renzo Rivolta ad un certo momento decise di costruire una macchina granturismo che fosse in linea con quello che lui apprezzava. Non solo velocità e potenza ma soprattutto eleganza e praticità. In quei tempi con le super

sportive di allora, sapevi quando partivi ma non sapevi mai se riuscivi ad arrivare a destinazione. Poi tornare a casa alla fine del weekend non era una cosa così scontata. Questo perché questi veicoli erano stupendi ma decisamente complicati, quindi era sicuramente bello avere una Ferrari o una Maserati, ma era molto più bello arrivare a destinazione senza problemi. Uno dei piaceri nei momenti di relax di Renzo Rivolta era quello di arrivare tranquillamente a Santa Margherita e poter mettere in moto il suo Riva che funzionava come un orologio svizzero. Questo perché era dotato di un robusto motore americano otto cilindri di generosa cubatura che non creava mai problemi. Da qui l'idea vincente: prendiamo un buon motore otto cilindri americano



con uno dei loro cambi automatici e costruiamo intorno a questo binomio una vera Gran Turismo con lo stile italiano: bella, comoda ed affidabile con la quale percorre migliaia e migliaia di chilometri. Così nacque, sotto la regia di Giotto Bizzarrini, la prima ISO RIVOLTA, la 300 GT, una vettura dalla linea classica, una vera 2 + 2 comoda e spaziosa all'interno, con un robusto e prestazionale motore Chevrolet di 5.300cc.

A questo punto il primo obiettivo era raggiunto, era nata la sua macchina perfetta che gli permetteva di partire il sabato per il mare con la certezza del ritorno a casa alla fine del weekend. Inoltre era il mezzo giusto per gli spostamenti di lavoro che a quel tempo si facevano quasi tutti in auto. Rammentiamo

che ferrovie erano ancora quelle che ti facevano andare da Milano a Roma in quasi 9 ore o più.

Come ben sappiamo la fame viene mangiando e fu così che, dopo la GT 300, si passò alla IR 300 ed infine alla IR 340, ma già nel 1963 ecco che compare la Grifo, sempre con Bizzarrini in regia e con la Carrozzeria Bertone responsabile della linea che è dovuta al giovane Giorgetto Giugiaro.

Sempre sotto la guida dell'ingegner Bizzarrini vennero realizzate delle speciali Grifo, le A3/C pensate espressamente per le competizioni; operazione più che riuscita visto che vinsero nella propria categoria a Le Mans nel 1964 e nel 1965.

A distanza di quasi sessant'anni ecco che oggi una rivisitazione di quella vettura fa sfoggio di se



nell'Atelier di Zagato come omaggio al prestigioso marchio di Bresso. La ISORIVOLTA GTZ, rivisitazione di quella formula vincente degli anni 60, motore Chevrolet da 660 cv, telaio in carbonio.

Ma anche qui Andrea ci stupisce per la sua capacità di intrattenitore, ci racconta di come sia partita nel mondo virtuale la nuova avventura della ISORIVOLTA. Il suo responsabile del design, il giapponese Norihico Harada, gli ha fatto da ponte con la Sony affinché fosse possibile inserire nel gioco per playstation "GT Grand Turismo" una vettura che ancora non esiste, una dream car con il marchio ISO. Così dal successo che i giocatori hanno decretato a questa avveniristica vettura marcata Iso Rivolta, si può pensare di passare alla fase realizzativa con la certezza che ci saranno dei veri compratori oltre a Bruce Wayne, si perché vista dal vivo sembra proprio la macchina da BATMAN.

Per nostra fortuna Andrea è un fiume in piena ed i suoi racconti spaziano dalle prime Ferrari prodotte proprio da Zagato, cosa scoperta di recente attraverso della documentazione recuperata direttamente dagli archivi storici di Ferrari, all'ultima loro crea-

zione una stupenda Maserati decappottabile. Infine sollecitato da alcuni di noi, finalmente ci ha raccontato la storia della 356 Carrera Abarth GTL che realtà nacque inizialmente come Zagato. Ci ha raccontato in particolare gli antefatti ed un episodio che vide come protagonista il padre Elio quando andò a correre nel 1955 a Berlino all'Avus, ovviamente partendo dall'Italia con la sua bella Fiat Zagato 8V. In gara si trovò in mezzo a una muta di 356 Carrera guidate da piloti ufficiali. Il risultato? Elio Zagato batte tutta la concorrenza e rinforza l'amicizia, maturata sui campi di gara, con Huske Von Hanstein direttore sportivo della Porsche. Visti i risultati ottenuti dalle vetture di Zagato Ferry Porsche pensa ad una specifica commessa per realizzare una nuova granturismo che potesse competere nel campionato europeo. Venne contattata la Zagato ed i primi disegni arrivarono a Stoccarda, piacquero a tal punto che venne stilata una pre-contrattualistica con clausole molto puntuali su quelle che dovevano essere le specifiche e la qualità delle vetture, questo indipendentemente dal prezzo. La gestione dell'operazione venne affidata a Karl Abarth



DONADEL RACING

Via Nogarola, 5
31020 Falzè di Piave (TV) - Italia
Tel. +39 0438 895456
Fax +39 0438 895735

info@donadelracing.com
www.donadelracing.com

anche lui austriaco e vicino alla famiglia Porsche dagli anni quaranta visto che aveva sposato la segretaria dell'avv. Anton Piech, marito di Louise Porsche.

Tutto iniziò nel migliore dei modi, poi qualcosa si ruppe nei rapporti tra Zagato ed Abarth. Si narra che quando nel 1960 venne premiata la Zagato col compasso d'oro per la realizzazione della 1000 Abarth, non venne invitato Abarth il quale pare che se ne risentì. A tal punto che decise di tagliar fuori Zagato dal progetto della GTL con la scusante della distanza tra Milano e Torino dove aveva sede la Abarth. Incaricando prima la carrozzeria Motto e poi la Viarenzo & Filipponi che completò la commessa, come sappiamo le vetture in totale costruite furono 21 (ma pare che in realtà siano solo 20).

Rimase sempre in aria quel prototipo che a questo punto sarebbe la GTL Zagato, con tra l'altro il cofano motore di differente disegno rispetto a quelli fatti poi realizzare da Abarth.

Prendiamo fiato dopo questa lunga maratona e ne approfittiamo per un aperitivo offerto ai soci unitamente ad un bellissimo libro fotografico sulla Zagato con all'interno le foto stupendamente ambientate anche della 356 B Zagato.

Il ritardo continua ad accumularsi, così avviso il responsabile di Volandia Giovanni Oldani che posticiperemo il nostro orario di arrivo.

Ringraziamo Andrea Zagato ed il suo staff e ci muoviamo in direzione Malpensa.

Volandia è il più grande museo aeronautico italiano

Arrivati a Volandia parcheggiamo le nostre auto all'interno dell'area museale davanti alle Officine Caproni ci recavamo rapidamente a pranzo in un salone messi a disposizione dal Museo.

Il Parco e Museo del Volo di Volandia è il più grande museo aeronautico italiano, nonché uno dei maggiori a livello europeo, con oltre 100 velivoli su una superficie complessiva che supera i 250.000 m², 60.000 m² dei quali al coperto. Il museo, situato a Somma Lombardo ed adiacente all'Aeroporto di Milano-Malpensa, si sviluppa negli edifici delle storiche Officine Aeronautiche Caproni 1910.

Dalla sua fondazione, avvenuta nel 2010, il parco-museo si è arricchito di numerose collezioni e del Museo Flaminio Bertoni, spazio dedicato al genio e alle creazioni del designer varesino; il museo ospita inoltre la Collezione Bertone, che raccoglie alcune tra le autovetture più celebri disegnate dalla carrozzeria torinese.

Tra gli aerei esposti c'è anche il DC 9 presidenziale che ebbe tra i suoi illustri passeggeri anche sua Santità Giovanni Paolo II ed il mitico presidentissimo Sandro Pertini. Così noi, grazie al socio Massimo Hugnot, abbiamo potuto rendere omaggio a quei tempi ricreando un ideale gemellaggio con la sua Lancia Flaminia presidenziale denominata "Luna" e il DC 9 dell'Aeronautica Militare Italiana. Grazie Massimo per aver "sacrificato" la tua bellissima 356





cabrio al più alto bene di Stato.

Ma torniamo al nostro momento di relax nel salone dove un pranzo preparato al momento grazie ad una "cucina da campo" che Daniele il titolare del catering BBD ha allestito appositamente per noi lì nel museo. Un grazie a lui ed al suo staff innanzitutto per la qualità del cibo, ma soprattutto per la cortesia e gentilezza dimostrata durante il loro servizio, mi auguro di poter nuovamente contare in altra occasione della loro professionalità.

Terminato il pranzo è ora di iniziare la visita alla Collezione Bertone di proprietà dell'ASI ed esposta nelle vecchie Officine Caproni. Delle meraviglie esposte scriverò a parte, ma non posso tacere del fatto che appositamente per noi all'ingresso dell'aera dedicata ci hanno fatto la sorpresa di mettere la Porsche Karisma by Bertone, un gioiello del 1994 di 3600cc su base 911 con porte ad ali di gabbiano e quattro posti veri, è un vero peccato che sia rimasto solo un esemplare unico.

All'interno della stessa area c'è anche uno spazio dedicato allo scultore varesino Flaminio Bertoni, riconosciuto universalmente come il creatore delle linee della Citroen, prima con la Traction Avant e poi nel 1957 con la DS 19. Auto così iconica che in una recente intervista ad alcuni tra i migliori stilisti, alla domanda: Qual è l'auto che avresti voluto disegnare in assoluto? Sia Giorgetto Giugiaro che Marcello Gandini senza esitazione hanno detto la Deésse. Ma Bertoni ha firmato anche la 2CV, il furgonetto Citroen e la Ami 6.

Usciti dal padiglione dedicato alle auto, i soci trovano ad attenderli tre libri sul museo che il RIP 356 ha deciso di omaggiare ai soci partecipanti.

In quel momento di raggiungono le nostre guide per iniziare la visita del museo dell'aria e qui abbiamo una bella sorpresa che lascio raccontare a Renzo Ponzanelli, che come molti di noi sanno, in gioventù è stato un pilota da caccia sugli F 104. Quindi diamo spazio alla penna di Renzo per il suo racconto di



questa giornata con un particolare accento sulla visita a Volandia:

“Fin dalla più tenera età disegnavo in continuazione auto sportive degli anni '60 inventando nuove linee futuriste ed ho sempre desiderato vistare l'Atelier Zagato. Il tutto si è concretizzato a metà maggio con la partecipazione al 6° Raduno di Primavera Porsche 356. Appuntamento ed accoglienza gentilissima al Centro Porsche Nord di Milano e rapido trasferimento all'Atelier Zagato dove Andrea Zagato in persona ci ha brillantemente ospitato: una rossa ed affascinante Aston Martin d'epoca in prima fila preannunciava la barchetta e la coupé Porsche-Zagato: fantastiche!!! Secondo trasferimento a Volandia per ammirare la storica collezione Bertone custodita nei capannoni della Caproni adiacenti all'aeroporto di Malpensa. Ma Volandia, lo dice la parola stessa, è nata per un preciso scopo aeronautico: promuovere la conoscenza della storia del volo visitando il Parco-Museo con relativi campus tematici e dove è possibile l'av-

viamento alla professione di pilota frequentandone la prestigiosa scuola di volo. Un temibile caccia russo “Fischbed” Mig 21, posizionato appena fuori dall'ingresso preannunciava una visita interessante. Ma la sorpresa più grande è stata quella che ad accompagnarmi ci fossero due miei colleghi-amici: Com. Pil. Angelo Boscolo, ex Pattuglia Acrobatica dell'Aeronautica Militare Italiana sul Fiat G91 e il





Com. Pil. Pierernesto Ottone operativo a Cameri come caccia intercettore sullo "Starfighter" F104, (lo stesso velivolo sul quale ho volato negli anni '70 a Villafranca in qualità di caccia ricognitore), e compagno di Corso Nibbio di mio fratello. In seguito entrambi hanno prestato servizio in diverse compagnie aeree in giro per il mondo.

Ora, liberi da impegni lavorativi, hanno offerto la loro preziosa disponibilità a Volandia. Un'emozione particolare rivedere con Angelo gli aerei dei nostri tempi sui quali avevamo volato in AMI. Dopo così tanto tempo siamo cambiati fisicamente, ognuno coi suoi acciacchi, ma pur sempre innamorati delle indimenticabili esperienze di volo che hanno reso intensa la nostra vita. Un grazie di cuore a tutti e due".

Terminata la visita nel tardo pomeriggio non ci rimane che un'ultima cosa da fare: prendere Luna e posizionarla sotto le ali del DC 9 presidenziale per le foto di rito.

Mentre alla spicciolata i soci ripartono per le loro



case, accompagno il mio "passeggero" Giuseppe in direzione Centro Porsche Milano Nord dove aveva lasciato la sua vettura al mattino, insieme facciamo una breve riflessione su come si è svolto il raduno e su quanto di positivo ci è rimasto di questa intensa giornata passata con le nostre magnifiche 356.

La collezione Bertone



Esposizione temporanea - Collezione di proprietà dell'Automotoclub Storico Italiano

VOLANDIA, LA COLLEZIONE BERTONE

Un po' di storia





Testo e foto Guglielmo Solofrizzo

Il fondatore Giovanni Bertone nacque nel 1884 a Mondovì. Era un "carradore", uno che lavorava sulle carrozze e ben presto si rivolse al nascente mercato delle automobili al punto che divenne anche carrozziere. Nel 1907 si trasferì a Torino dove aprì la sua officina, inizialmente occupandosi ovviamente di macchine di terzi e di tutte quelle lavorazioni legate al legno e alla selleria. Nei primi anni trenta cominciò a fare i primi allestimenti sia per Fiat che per Lancia penso alla 518 C o la 508 Balilla e mentre per la Lancia realizzò una Stura. Nel 1914 nacque il suo secondogenito che venne chiamato Giuseppe, nome che da subito si trasformò nel diminutivo Nuccio. Sarà colui che darà la spinta decisiva nell'immediato dopoguerra alla crescita esponenziale del marchio Bertone con degli

stilisti al top che fecero auto da sogno. I più famosi furono Marco Revelli di Beaumont cui seguirono Franco Scaglione, Giorgetto Giugiaro e infine all'inizio degli anni 60 Marcello Gandini.

Dalle loro matite uscirono dei capolavori assoluti pensiamo ai coupé dell'Alfa Romeo come la Giulietta Sprint del 1954 piuttosto che non la Giulietta SS del 57, Scaglione fu colui che portò in realizzazione le famose BAT autovetture con un'aerodinamica estrema.

Nel 1961 la fabbrica si trasferisce a Grugliasco e qui c'è il salto di qualità, adesso si possono produrre direttamente, per conto delle aziende che glielo commissionano, sino a 7.500 auto all'anno.

Una delle prime realizzazioni fu l'Alfa Romeo 2000 Sprint che poi divenne successivamente 2600 (la

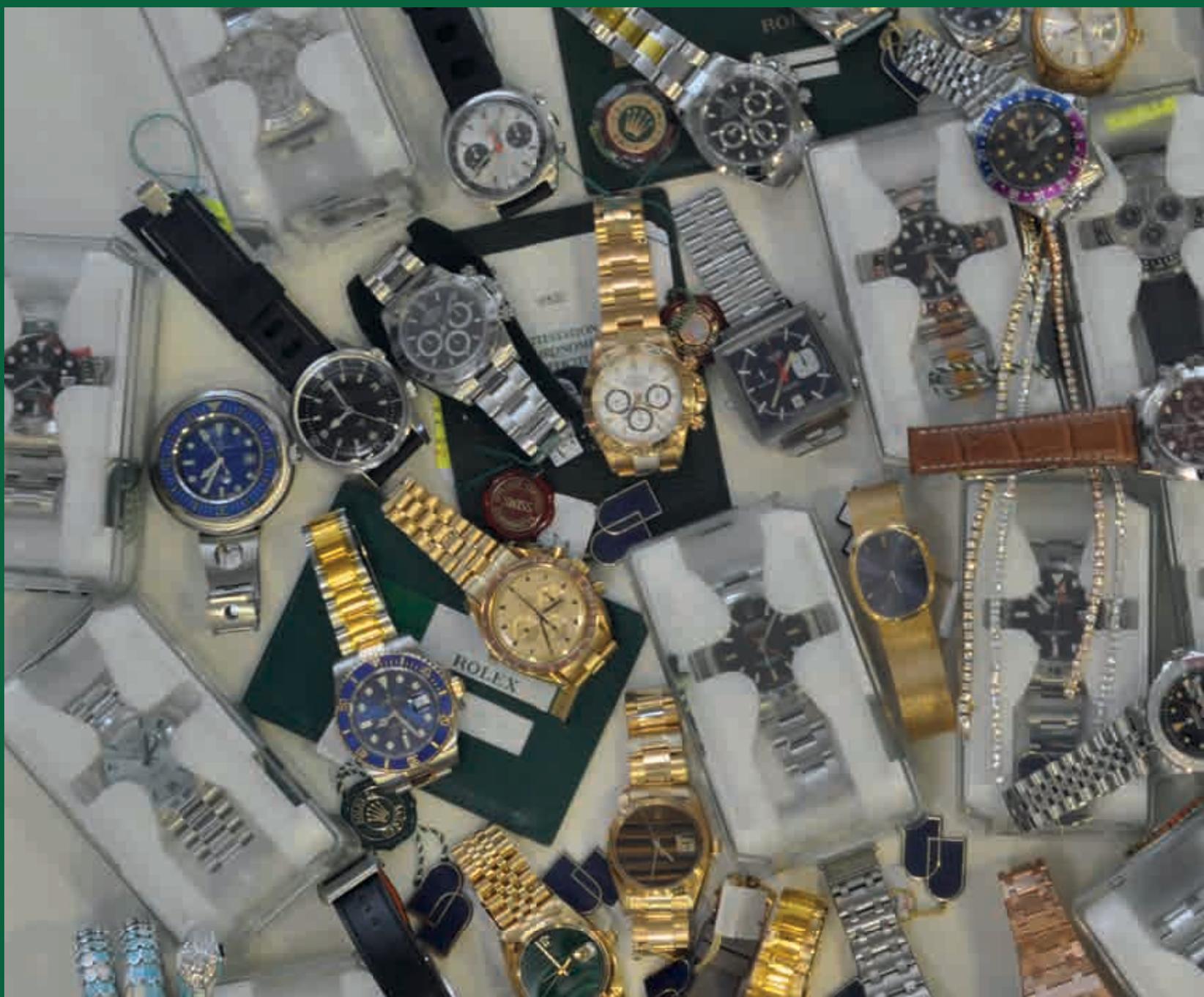
segue a pag. 38

“THE LAB”

MARIO BARONCINI

VENDITA - ACQUISTO - PERMUTA

EXPERTISE - LABORATORIO INTERNO



Via Emilia P. 6308

Osteria Grande - 40024 Bologna

Tel. +39 051 945883

info@mariobaroncini.com

www.mariobaroncini.com

CAMERA DI COMMERCIO - PERITO DEL TRIBUNALE DI BOLOGNA
RUOLO PERITI ED ESPERTI N. 896





famosa pantera della Polizia Stradale), realizzeranno anche una Ferrari 250 nel 62 e anche la famosa "Ferrarina" cioè la ASA 1000 GT. Dello stesso anno è la bellissima ISORIVOLTA GT cui poi seguirà la ISO RIVOLTA GRIFO nel 1963.

Cominciarono anche le collaborazioni con gli Stati Uniti in particolare con la Chevrolet.

Nel 1964 Alfa Romeo commissionò su base TZ una GT che venne denominata Canguro, design morbido di Giugiaro ma purtroppo non venne poi deliberata e rimase un esemplare unico.

La collaborazione con Giugiaro si chiuse in bellezza con la Fiat 850 Spider del 1965, Giorgetto lascia la Bertone per fondare la Italdesign, ma questa è un'altra storia. Arriva allora come responsabile Marcello Gandini e subito nel 1966 disegnerà quella che a detta di molti viene considerata la più bella macchi-



na sportiva di tutti i tempi la Lamborghini Miura e la collaborazione con Lamborghini porto poi alla Marzal, la Espada e alla Countach.

Sempre in quel periodo, nel 67 vennero prodotte anche la Montreal dell'Alfa Romeo e la Dino Coupé. Nel 1968 è la volta della Carabo AR 33/2 stradale. L'anno successivo la Autobianchi Runabout che servirà da "base" per la futura X1/9. Intanto si prepara un altro pezzo da 90, la STRATOS mentre in contemporanea sempre nel 1971 esplose la COUNTACH e la piccola X1/9.

I tempi vanno cambiando e con l'uscita di Gandini dal Centro Stile usciranno ancora delle auto speciali ma soprattutto la Carrozzeria Bertone comincia a lavorare per i grossi gruppi dando vita ad auto come le Opel cabriolet piuttosto che non la Ritmo cabrio, le Volvo e le Citroen CX, BX, XM e XANTIA.

Gli ultimi fuochi d'artificio saranno quelli della Lancia Kayak seguita dalla Carisma su base Porsche 911. Alcune realizzazioni per Aston Martin preludono all'inesorabile declino che porterà alla chiusura dell'azienda ed anche alla liquidazione della Collezione fortunatamente acquisita dall'ASI.

Nuccio Bertone morirà nel 1997, purtroppo l'azienda seguirà le sorti di colui che l'aveva resa grande e nel 2008 verrà dichiarata insolvente e nel 2014 venne dichiarata fallita. Si chiude così un'avventura che ha attraversato il "secolo breve" testimoniando la bellezza ed il genio italiano. Le firme che l'hanno resa grande sono quelle dei responsabili del centro stile, dal 1952 FRANCO SCAGLIONE, sostituito nel 1959 da Giorgetto Giugiaro che nel 1965 lasciò il posto a Marcello Gandini. Dal 1980 la firma sarà quella del CENTRO STILE BERTONE.

RADUNO DI PRIMAVERA 2022

PORSCHE e ZAGATO

Il periodo che va dall'inizio degli anni 50 alla fine degli anni 60 è universalmente riconosciuto come la Golden Age dell'automobile.

Testo di Rino Drogo

In questo periodo vengono realizzati autentici capolavori sia in Europa che dall'altra parte dell'oceano e l'Italia è la nazione che produce i modelli più iconici che oggi hanno i valori più alti sul mercato collezionistico delle auto d'epoca. In questo scenario Zagato è assoluto protagonista

con le sue interpretazioni dei Brand più importanti dell'epoca: Abarth, AC, Alfa Romeo, Aston Martin, Bristol, Ferrari, Fiat, Lamborghini, Lancia, Maserati e Jaguar. La signature milanese guidata da Ugo Zagato dalla sua fondazione nel 1919, dopo aver dato vita negli anni 30 a tutte le vetture della Scuderia Ferrari vittoriose nelle più importanti competizioni dell'epoca, nel dopoguerra si distingue per le sue vetture alleggerite ed aerodinamiche che competono con successo sui circuiti di tutta Europa. L'evoluzione stilistica di questi modelli fu uno dei risultati della felice collaborazione tra Ugo Zagato e il figlio Elio che, nella Categoria Granturismo - con



marchi come Alfa Romeo, Abarth, Fiat and Lancia - si stava affermando come uno dei più validi piloti di quel tempo.

Elio Zagato è il profilo perfetto per rappresentare la figura di "Gentleman Driver". Dopo gli studi in economia entra in azienda come collaboratore del padre, ma è preso dal sacro fuoco delle corse, e nel week-end porta le auto Zagato in pista dove spesso vince grazie al suo talento innato e alla leggerezza delle vetture Zagato.

E proprio da un episodio di pista nasce la collaborazione tra Zagato e Ferry Porsche. Nel 1955 Elio Zagato, vincitore del campionato Italiano Turismo, da perfetto gentleman driver parte direttamente il venerdì da Milano per raggiungere il circuito dell'Avus a Berlino dove la domenica si sarebbe dovuta disputare la finale del campionato europeo della categoria turismo fino a 2000 di cilindrata:

La griglia di partenza è ben nutrita con 14 piloti della squadra ufficiale Porsche alla guida delle 356 Carrera;



ovviamente nessuno da credito al giovane pilota milanese che però, come nelle storie più appassionanti dell'automobilismo sportivo, alla fine si impone alla grande sul drappello de piloti ufficiali di Stoccarda. Questa vittoria suscita l'orgoglio nazionale dei tanti Italiani che lavoravano a quei tempi in Germania e quelli presenti sul circuito, quando Elio Zagato taglia vittorioso il traguardo, festeggiano sventolando le bandiere italiane. Una foto che immortalava questo trionfo finisce sulla prima pagina del Corriere della Sera. La vicenda tocca nell'orgoglio teutonico Ferry Porsche che non si capacita dell'accaduto e che da allora non può mancare di notare le tante vittorie delle vetture carrozzate da Zagato sui circuiti di tutto il mondo anche in America con le Fiat Abarth della Scuderia Roosevelt.

È così che nel 1957 decide di chiedere al suo pilota Claude Storez - che in quanto francese era in grado di superare barriere linguistiche visto che in Zagato si parlava inglese e francese ma non tedesco - di farsi carrozzare dal Carrozziere Milanese una 356A in versione Speedster

Nasce così la prima Porsche-Zagato, di cui esiste ampia documentazione fotografica e che purtroppo andò poi distrutta in un grave incidente.

Dalla versione aperta Zagato, su base 356B derivò un disegno per la versione Coupé disegno conservato a Milano e al Porsche Museum di Stoccarda e pubblicato anche sul libro Carrera di Rolf Sperenger e Steva Heinrichs (ed. Porsche Museum).



Da questo primo approccio nasce l'idea di una Porsche Coupé da realizzare in piccola serie come le Alfa Romeo, le Lancia e le Abarth del tempo. Nel 1959, in particolare, la collaborazione tra Zagato e Carlo Abarth aveva raggiunto il suo apice: dopo le varie versioni 600, 750, 850 le Abarth Zagato erano ormai costantemente vittoriose su tutti circuiti e grazie alla forma aerodinamica e filante la Abarth 850 di Zagato insieme alla Fiat Nuova 500 di Dante

Giacosa vennero selezionate dalla prestigiosissima Giuria Milanese per il Compasso d'Oro del Design. Da qui parte l'avventura della iconica 356 B Carrera Abarth GTL, un ordinativo di 20 vettura dalla Porsche ad Abarth che assicuro che sarebbe stata la Zagato ad occuparsi dei telai. I primi 7 esemplari della Porsche GTL vennero quindi realizzati a Milano da Zagato, ma i rapporti tra Elio Zagato e Carlo Abarth si incrinarono, probabilmente, per il risentimento di



quest'ultimo dopo che alla premiazione del Compasso d'oro per l'Abarth 1000 Zagato, Karl Abarth infatti non venne invitato.

Forse questo episodio fu soltanto la miccia di una situazione di tensione dovuta al fatto che le Abarth erano state sub-appaltate da Zagato alla vicina Carrozzeria Marazzi di Saronno in quanto Zagato aveva preso nuove commesse da Alfa Romeo e Lancia. Abarth era stato coinvolto nel progetto Porsche so-

prattutto per superare le barriere linguistiche e per gestire i costi di sviluppo.

Di fatto non risulta che nessuno degli elementi tecnici che avevano reso celebre Abarth nelle corse come la "sonorità sportiva" delle sue famose marmitte o la preparazione agonistica dei suoi motori fu adottata da Porsche per questa nuova avventura.

Si arrivò quindi all'accordo amichevole di trasferire la produzione delle Abarth Zagato a Torino e con esse anche le Porsche. Abarth decise di affidare la costruzione delle carrozzerie ad altri, per risparmiare sul costo delle carrozzerie - questa la sua giustificazione - visto che Zagato era molto raffinato ma anche molto caro. La qualità di questi ulteriori esemplari non era però all'altezza degli standard Porsche e dopo altri dodici esemplari realizzati, Ferry Porsche decise di fermare la produzione con una famosa lettera anche questa conservata a Museo Porsche.

[RADUNI]

7° RADUNO 4 RIP CLASSIC CASTELLI TRA EMILIA E ROMAGNA

Il meglio del **Classic** ai **4 Registri Porsche**



Antiche dimore che rivivono la storia nei tempi odierni - Un gruppo "Classic" in piena armonia - Luoghi curiosi e tradizioni culinarie. Il piacere della guida: curve, contro-curve e dolci colline

Testo e foto di Luciano Bellerio

Ritrovarsi all'aria aperta con le nostre 356 insieme alle altre Porsche Classic 912, 911, 914, 924, 944, 928 e 968 è sempre un'emozione. Quest'anno l'organizzazione competeva agli amici del RIP 914 (da poco anche Boxter e Cayman).

L'appuntamento era a Bologna sabato 7 Maggio presso il Centro Porsche dove siamo stati accolti per un piacevole buffet ed omaggiati dei gadget di rito. Saluti e convenevoli tra amici, signore, conoscenti e, per pura coincidenza anche con il Direttore Generale di Porsche Italia, Pietro Innocenti.

Radunati i 45 equipaggi iscritti (un po' oltre la capienza prevista), la carovana è partita sotto una leggera ma sempre più insistente pioggia sulla strada SS64 Porrettana dell'Appennino con meta al castello definito "Rocchetta Mattei" che deve il suo nome al conte Cesare Mattei (1809-1896) che lo fece edificare sulle rovine di una antica costruzione risalente all'XIII secolo, la Rocca di Savignano.

La struttura del castello fu modificata più volte dal conte durante e, negli anni, dai suoi eredi, rendendola un agglomerato di torri, scalinate monumentali, scalette, passaggi, sale di ricevimento, camere private che richiamano stili molto diversi: dal neo-medievale al neo-rinascimentale, dal moresco al Liberty, il tutto con soluzioni ed effetti architettonici molto originali. Oggi il maniero è anche un museo che raccoglie collezioni di rari e originali strumenti musicali.

Terminata questa visita si è partiti per il Palazzo di







Varignana 1705, già Palazzo Bargellini Bentivoglio, che oggi è un prestigioso resort sviluppato su svariati ettari di terreno con piscine, campi pratica golf, laghetti, passeggiate, giardini, la spa più glamour della regione ed un fantastico garage che ha ospitato le amate Porsche Classic. In serata la prevista Cena di Gala con alcune premiazioni e la consegna di qualche Certificato di Registrazione del nostro RIP356.

La domenica, dopo una buona colazione, siamo partiti per la Rocca Sforzesca di Dozza. Dozza è un piccolo borgo antico dalla storia millenaria, dall'im-

pianto urbanistico medievale ancora ben conservato, adagiato sul crinale di una collina che domina la valle del Sellustra (torrente che definisce storicamente il confine tra Emilia e Romagna) e degrada dolcemente verso la via Emilia tra Imola e Bologna. Il centro storico di Dozza, è composto da stradine strette e variopinte che salgono verso l'alto fino alla Rocca. Già da svariati anni noti artisti da tutto il mondo sono invitati a decorare con le loro opere le facciate delle case, i muri, le volte, i passaggi e gli angoli più inaspettati in quella che diviene una originale pinacoteca all'aria aperta: una decorazione veramente





originale ed intrigante che richiama i visitatori anche dall'estero.

Molto interessante anche la visita alla Rocca Sforzesca di Dozza, che è un edificio complesso, con maestose mura e fossato, la cui costruzione risale intorno alla metà del XIII secolo.

Guide molto preparate e disponibili ci hanno accompagnato ed illustrato storia, personaggi, leggende, abitudini ed ambienti di questa fortezza che ancora oggi vive in una armoniosa simbiosi

con il villaggio che la circonda. Si può terminare un raduno tra Emilia e Romagna senza sedersi a tavola e degustare le specialità nel più rinomato ristorante del paese? Direi proprio di no; quindi onore alla cucina locale ed un meritato brindisi al Presidente organizzatore Massimo Biagetti! Da segnalare anche la presenza a questo raduno del neo Presidente del RIP 912 - 911, Pierluigi Crocetti, persona affabile e simpatica che subentra a Mario Nicu amato decano dei Registri Porsche Classic.

[RADUNI]

DRESS CODE: "FLOWER POWER"

47° International in Olanda



La fida 356 utilizzata in tante competizioni di regolarità auto d'epoca ci aspettava nel box, ignara dei quasi 3.000 chilometri che avrebbe percorso in una settimana per raggiungere e poi tornare dal 47° Raduno Internazionale Porsche 356. In realtà, dopo due anni di astinenza, scalpitava per raggiungere ed incontrare di nuovo le 140 variopinte coetanee, vecchiette come lei, che l'aspettavano all'Hotel Bilderberg situato in una rigogliosa foresta nei pressi di Arnhem, in Olanda.

Devo dire che ho confidato sulla bontà di colui che ormai molti anni fa l'ha restaurata di motore e ciclistica, poiché quest'anno non ho fatto alcun lavoro di manutenzione (ad eccezione di un piccolo rabbocco di olio motore... solo 2 etti, ne consuma pochissimo!) e la fiducia è stata ripagata. Lei gradisce un regime di rotazione tra i 2500 e i 4500 con qualche puntata a 5500, da indicazioni del mago che le rifece il motore (616/16 categoria2). Le nostre 356 perdono tutto e ci portano, sempre pimpanti alla meta.

**Testo e foto
Pastore Rocco**

Meeting 356

Dolce preludio al raduno è stata la nostra sosta a Zuffenhausen dove le nostre 356 sono state fatte parcheggiare sul piazzale all'ingresso del museo. Molto gradita la visita alla fabbrica cui ha fatto seguito il pranzo al ristorante Christophorus prima dell'immane ed istruttiva visita al museo Porsche.





Quest'anno Le ho fatto però una sorpresa, che spero abbia gradito, l'ho portata per la prima volta nella fabbrica dove ormai 58 anni fa, nel Dicembre 1964, ha visto la luce, a Zuffenhausen. Ha fatto bella mostra con sei compagne di viaggio italiane nel posto che Stephan Griese, segretario della Community dei Porsche club del mondo, ci aveva riservato: allineate davanti all'ingresso del museo Porsche. Erano ammiratissime, star per le decine di passanti che le fotografavano. Non sfiguravano neanche in presenza di una decina di rombanti Carrera GT, schierate accanto a loro. Certo rispetto ai suoi tempi la fabbrica delle 911, che abbiamo potuto visitare con guida 'Italian speaking', è molto evoluta nei processi pro-

*“Lo sport non costruisce
la personalità, la rivela.”*

Alex Zanardi

duttivi! Il pranzo al ristorante Christophorus sito all'ultimo piano del museo Porsche e la visita al museo hanno coronato degnamente la giornata. Giunte al raduno e accolte da due finti 'bobbies' Inglesi molto spiritosi ed un po' irriverenti le nostre 8 quattro cilindri boxer hanno trovato parcheggio nel parco dell'hotel divise per colore. Il primo giorno seguendo il road book la mia vec-



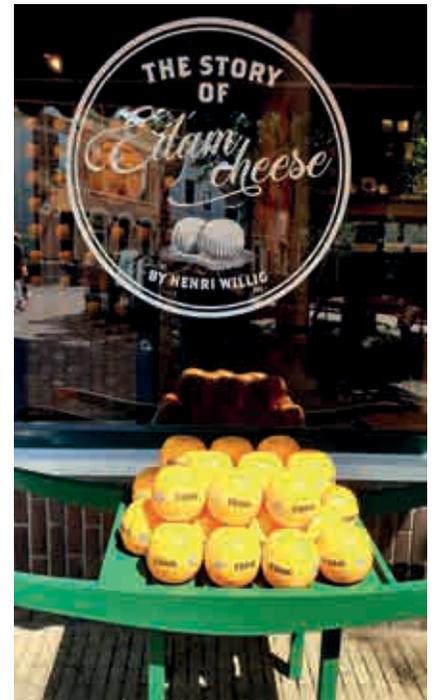
chietta ha potuto andare a visitare il centro Porsche di Gelderland. Questo unisce una moderna concessionaria Porsche con un centro Classic, attrezzato per il restauro completo, dove facevano bella mostra per l'acquisto un Carrera 2 e varie altre 356 e 911 tra cui un costosissimo speedster. Al primo piano il titolare ci ha mostrato la sua collezione privata di Porsche, Volkswagen, Audi, fino ai veicoli militari... un accumulatore seriale! Una collezione veramente impressionante.

La mia SC 'champagne yellow' ha potuto percorrere suggestivi itinerari in bucolici ed inaspettati paesaggi Olandesi, dove la pulizia, la cura e l'ordine regnano



sovrani. Interessanti visite al museo 'open air' della cultura e del passato Olandese, con immancabile mulino a vento, ed al palazzo estivo della regina. E per terminare la classica cena di gala in un castello, anch'essa 'open air' (ma non per tutti), con clima veramente rigido, all'Olandese.

La serata però è stata riscaldata dal dress code 'anni sessanta' che ha visto, soprattutto per merito dei nostri soci, una notevole rivisitazione del look 'figli dei fiori' californiani. Risate fino alle lacrime! Ma anche ammirazione per il coraggio di mettersi in gioco e di raccogliere la sfida degli organizzatori. Per la cronaca, super premiati gli amici Simonetta e



International Porsche 356 meeting 2022





Alessandro, vincitori sia del premio per la loro 356 che per il miglior look anni 60. Non so se potrò pubblicare le foto!

Repetita iuvant

Sulla via del ritorno, notevole la sosta nel paesino di Kayserberg, vicino a Colmar, consigliato dai nostri veterani di raduni internazionali, Maddalena e Giorgio. Poi finalmente a casa, una bella lavata, copertina e a nanna fino alla prossima uscita! Comunque non fate come me, la manutenzione è doverosa, anzi penso che sia arrivato proprio il momento di portarla a fare un tagliando.

“EACH MAN KILLS THE THING HE LOVES”

Masochismo d'epoca

“Ogni uomo uccide la cosa che ama” è il titolo di una canzone, bella e struggente, interpretata in modo impareggiabile da Jeanne Moreau nel film di Fassbinder Querelle de Brest del 1982 e successivamente ripresa come cover da molti altri.

di Mario Bellettato

La stragrande maggioranza dei proprietari di auto d'epoca trascura la manutenzione di cambio e differenziale. Scopre l'esistenza di questo misterioso componente del veicolo esclusivamente quando il retrotreno inizia a emettere lamenti sospetti, quando l'inserimento dei rapporti diventa difficile o quando “scappano le marce”. Alla prima scoperta ne segue generalmente una seconda, più dolorosa: riparare cambio e/o differenziale è laborioso, difficile e spesso molto costoso. Le vetture Porsche sono sempre state equipaggiate con trasmissioni di altissima qualità, considerate la pietra di paragone nel settore sportivo, ma questo non comporta necessariamente l'indistruttibilità. Verificate periodicamente il livello del lubrificante e sostituitelo ogni 50.000 km, usando un buon olio per trasmissioni manuali SAE 80 o 90, del tipo adatto per ingranaggi ipoidi (lo sono quasi tutti i lubrificanti da trasmissione di qualità). Assicuratevi delle condizioni delle cuffie dei semiassi e del gioco radiale delle ruote posteriori, che dà l'indicazione delle condizioni delle “chiavette” dei fulcri.

E le gomme (nel senso di pneumatici)? Tralascio per le ovvie implicazioni qualsiasi commento sui porschisti coniugati a vita con quattro pneumatici. Aborriscono il divorzio e rischiano pericolosamente la sorte pur di dividerla con le medesime 4 gomme in ricchezza e povertà, in salute e malattia. Per lo stesso motivo non capisco coloro che utilizzano misure molto diverse dall'originale privilegiando sezioni molto maggiori e diametri inferiori, ricavandone un veicolo pigro (la sezione “mangia i cavalli”), nervoso (le reazioni al limite sono poco prevedibili) e con i rapporti della trasmissione sensibilmente accorciati (in autostrada a 130 km/h il motore gira “impiccato”).



A meno che non vogliate andare in pista (e abbiate parecchi cavalli dietro il sedile!) o all'opposto non siate candidati al concorso di Villa D'Este o di Pebble Beach, potete montare quattro pneumatici da 185/70 e vivrete felici. Assicuratevi che la geometria delle ruote sia in ordine e curate un minimo la manutenzione (sì la manutenzione!) degli pneumatici. Aumentate la

pressione prima di soste prolungate per evitare deformazioni (+0,8/1 bar - valore indicativo) e rammentate di ripristinare i valori corretti prima dell'utilizzo. Se possibile spostate l'auto durante la sosta, in modo che gli pneumatici non poggino a terra sempre la medesima porzione e infine sostituite periodicamente le gomme indipendentemente dalle percorrenze. Meglio uno pneumatico discreto di recente produzione che non la gomma migliore del mondo installata personalmente nel 1967 dal gommista amico del nonno, ormai defunto, di cui volete rispettare la memoria.

Preferite carburante con numero di ottani elevato

Anche il carburante di oggi è profondamente diverso da quello disponibile mezzo secolo fa. Le differenze sostanziali si possono riassumere con l'eliminazione del piombo tetraetile (usato come antidetonante) e con l'introduzione di percentuali variabili di etanolo e di altri composti aromatici un tempo utilizzati come diluenti per vernici ed ora aggiunti alla benzina per autotrazione perché altrimenti non troverebbero impieghi (anche i petrolieri debbono mangiare!). I carburanti moderni sono sviluppati per soddisfare le esigenze dei motori moderni, che a loro volta beneficiano degli enormi progressi conseguiti nel campo della progettazione. I



motori endotermici di ultima generazione offrono ottime potenze specifiche, bassi consumi, bassissime emissioni e accettano carburanti con numero ottano (RON) relativamente basso.

Le "benzine moderne" amano cibarsi del nostro denaro (con la complicità dei governi di ogni colore) e dei materiali sintetici che venivano normalmente impiegati per la produzione dei tubi carburante, delle guarnizioni dei carburatori e dei condotti di alimentazione. Tendenzialmente hanno peso specifico diverso rispetto al passato e questo può influire sul funzionamento dei carburatori (gli Zenith sopportano meglio tutto questo rispetto ai vari modelli Solex). I ricambisti seri offrono kit per revisionare i carburatori che includono già guarnizioni, membrane e "o-ring" compatibili con le benzine attuali, diffidate dei kit NOS, potrebbero non offrire questa garanzia. Spenderei una parola anche riguardo ai carburatori Weber (IDF o IDA) e ai Dellorto (DRLA) che possono sostituire egregiamente gli originali e in certi casi offrire prestazioni superiori a patto che siano con-

figurati correttamente. Mi riferisco non solo ai getti, alle dimensioni del venturi ma anche (a volte soprattutto) al tipo di tubo emulsione installato. Uno specialista competente sarà in grado di trovare la combinazione migliore, serve esperienza, tempo e possibilmente un banco prova. Al di là dell'originalità, questi carburatori aftermarket offrono il vantaggio di consentire parecchie regolazioni senza doverli smontare dai collettori e i ricambi sono facilmente reperibili e non molto costosi. In particolare i carburatori Weber IDF sono così versatili che la combinazione ideale si trova comunque, tutte le volte che qualcuno afferma che "non vanno" o che hanno qualche difetto c'è di mezzo qualche errore. Va prestata attenzione alle condizioni dei carburatori, ai getti, e ai leveraggi di comando, il disassamento dei collettori dovuto alla geometria del motore boxer obbliga a utilizzare dei distanziali sul comando delle farfalle (come del resto aveva previsto VW per il montaggio del kit originale "Maggiolino Svelto" che impiegava due doppio corpo IDF). Uno degli incon-





venienti più comuni che si affrontano con le soste prolungate è lo svuotamento delle vaschette dei carburatori: la pompa AC deve rimpinguare il livello e quando la batteria a 6V non è in forma perfetta insistere sullo starter può rivelarsi fatale (l'accumulatore esaurisce la sua carica nel tentativo di riempire i carburatori e non riesce ad avviare il motore). Le alternative sono sostanzialmente tre: pompa elettrica, pompetta manuale tipo fuoribordo, immissione diretta di carburante nei collettori... ci sarebbe parecchio da discutere, mi limito a suggerire prudenza nel maneggiare il carburante e a rammentarvi che in fondo è meglio riuscire sempre ad avviare il motore con l'ausilio di un piccolo accessorio NON originale, piuttosto che essere costretti a lasciare nel garage l'auto assolutamente originale.

Generalmente le tipologie di carburante con basso numero di ottani (chiamati comunemente "benzina normale") funzionano discretamente nei motori 356 con rapporto di compressione non superiore a 8,5:1 (valore indicativo per testate non modificate), a patto

che "miocuggino" non abbia modificato il profilo delle camere di scoppio per "andare forte" (il genio è, per definizione, multiforme).

Non fatevi trarre in inganno dal fatto che ci sono motori moderni che hanno rapporti di compressione molto elevati e comunque funzionano perfettamente con carburanti a basso numero di ottani: in questo caso avete la prova di quanto conti la moderna progettazione per assicurare combustione ottimale in condizioni limite. Ma noi cosa dobbiamo fare? In primo luogo adeguare TUTTO il sistema di alimentazione alle caratteristiche chimiche dei carburanti moderni, in questo modo ridurrete al minimo i rischi di perdita di carburante o, peggio, di incendio!. In secondo luogo preferite carburante con numero di ottani elevato (molti marchi lo propongono) e acquistatelo presso impianti di distribuzione recenti e che vendono molto, per assicurarvi carburante "fresco" e ben filtrato. Evitate il rifornimento quando l'auto-botte sta consegnando o ha appena consegnato il carburante: in quel momento le cisterne hanno ri-

mescolato il contenuto e le eventuali impurità sono in sospensione invece che riposare oziosamente sul fondo. Evitate di lasciare il serbatoio pieno durante le lunghe soste. I carburanti decadono, meglio riporre l'auto in riserva e rifornirla di "benzina di giornata" al momento di riutilizzarla. Esistono anche prodotti per contrastare il decadimento del carburante durante le soste prolungate, l'unico che è corredato da un minimo di documentazione scientifica è quello offerto col marchio Joe Gibbs (producono anche uno straordinario lubrificante specifico per rodaggio), si chiama "Carb Defender" ed è considerato efficace (ignoro la reperibilità), altri prodotti forse funzionano e forse no: non vengono fornite schede tecniche esaurienti. Alcuni mi sembrano decisamente "Snake Oil".

Coloro che si fossero riconosciuti nelle cattive pratiche del proprietario masochista di 356 possono

pentirsi ed espiare le loro colpe ottenendo una sorta di indulto motoristico. Debbono affrontare le salite di almeno due passi alpini (o appenninici) ad andatura brillante, raggiunta la sommità del valico indosseranno un copricapo da Alpenjaeger (parliamo pur sempre di bolidi di chiara genealogia teutonica!) e grideranno tre volte la fatidica frase "Phankoolaw* il motore al minimo!" ascoltando l'eco di quell'epica affermazione propagarsi nelle vallate.

Naturalmente per la definitiva remissione dei peccati debbono astenersi dal commettere in futuro quegli orribili misfatti, pena la reincarnazione in un automobilista anziano, dotato di cappello, alla guida di Fiat Panda prima serie di colore rosso. Ad ognuno il suo Karma.

**Phankoolaw è un'antichissima divinità minore del Walhalla, protettore dei carpentieri che ferravano il carro di Odino.*

Fine

AFRA SAS

SPECIALISTI RICAMBI DAL 1946



Guarnizioni



Sospensioni



Impianto frenante



Illuminazione



Carrozzeria



Meccanica



CLASSICHE

BOXER



www.boxerclassiche.com

info@boxerclassiche.com

Fax 02 32861150 - Settimo Milanese (MI)

DAL 1952 INFORMA I POSSESSORI DI VETTURE PORSCHE

Christophorus: la rivista

Ai soci che si sono iscritti, o che hanno rinnovato la tessera per il 2022, entro la fine del 2021, il RIP 356 fa omaggio dell'abbonamento annuale alla rivista Christophorus edita da Porsche AG, che proprio quest'anno compie 70 anni



testo di **Guglielmo Solofrizzo e Massimiliano Del Monte**

Tante case automobilistiche negli anni hanno pensato di pubblicare delle riviste che potessero avvicinare i loro clienti ad un particolare "way of life" legato all'uso del proprio mezzo. Porsche ha il merito di aver iniziato settant'anni fa con Christophorus, prima pubblicandola solo in lingua tedesca e successivamente, dal 1956, con l'edizione in inglese. Oggi le lingue in cui viene pubblicata la rivista sono una decina tra cui l'italiano.

Ma andiamo con ordine, come ben sappiamo la prima vettura che ricevette il nome PORSCHE fu una "roadster", la 356/001 costruita nel 1948 a Gmünd, in Carinzia seguita da un'altra cinquantina di "pezzi" in alluminio sia cabriolet che coupé. So già che molti di voi cominceranno a pensare che ho dimenticato di menzionare il fatto che molte delle prime 356 vennero assemblate da carrozzerie esterne tipo l'elvetica Beutler di Thun, piuttosto che la Keibl di Vienna

ma in quel periodo storico era usuale fare dei "vestiti" su misura delegando il compito a terzi. Ma il braccio operativo era, in attesa del rientro a Zuffenhausen, la vecchia falegnameria di Gmund.

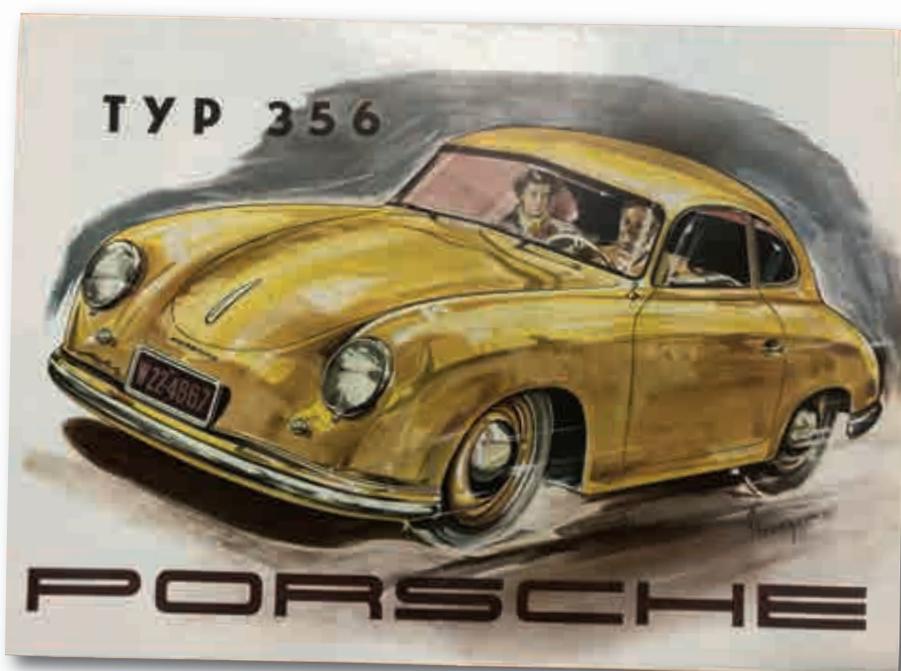
Dopo il trasferimento a Stoccarda all'inizio degli anni '50, e la conseguente maggior produzione grazie alla costruzione delle carrozzerie in acciaio presso la vicina Reutter, l'azienda sentì il bisogno, dopo qualche anno, di rendere un più intimo il rapporto con i propri clienti. nonostante il numero di auto vendute non fosse proprio esagerato.

Rammentiamo che già la scelta di cooperare con Reutter era figlia di un assioma ben preciso: la ricerca della perfezione. La scelta di operare con Reutter venne raccontata da Richard Von Frankenberg, pilota, giornalista e scrittore, nella sua storia della Porsche edita in francese dalle edizioni Marabout nel 1968 e che qui riporto liberamente tradotta (purtroppo non possiedo quella in tedesco del 1960):

...Diverse aziende presentarono le loro offerte, la scelta cadde su Reutter. Non tanto per una convenienza (Porsche e Reutter erano vicini di casa) ma perché Ferdinand Porsche ha trovato l'argomento decisivo: Reutter non è il più economico, ma ha i migliori operai...

...i locali della vecchia fabbrica sarebbero stati disponibili entro e non oltre il primo settembre 1950. Reutter accettò di prestare, temporaneamente, una parte della propria officina. Porsche disponeva quindi di 500 mq per produrre dalle otto alle dieci vetture al mese, su questa superficie limitata la produzione arrivò addirittura a 80 pezzi mese...

Ed è proprio in quel di Stoccarda nel 1952 che inizierà l'avventura di Christophorus. Ma facciamo un piccolo passo indietro, nel 1950 il suo primo direttore, il ventottenne Richard von Frankenberg, cono-



sce casualmente in un cinema di Stoccarda alla selezione di Miss Cover Girl, il coetaneo Erich Strenger, fotografo designer ed illustratore.

In quel momento Richard von Frankenberg stava scrivendo la storia della Porsche e sempre per loro a Zuffenhausen stava mettendo in piedi un ufficio stampa e pubblicità. Subito dopo quel primo incontro, von Frankenberg incontrò nuovamente Strenger nel suo studio di grafica e poco tempo dopo gli commissionò quella che fu la sua prima brochure per la Porsche.

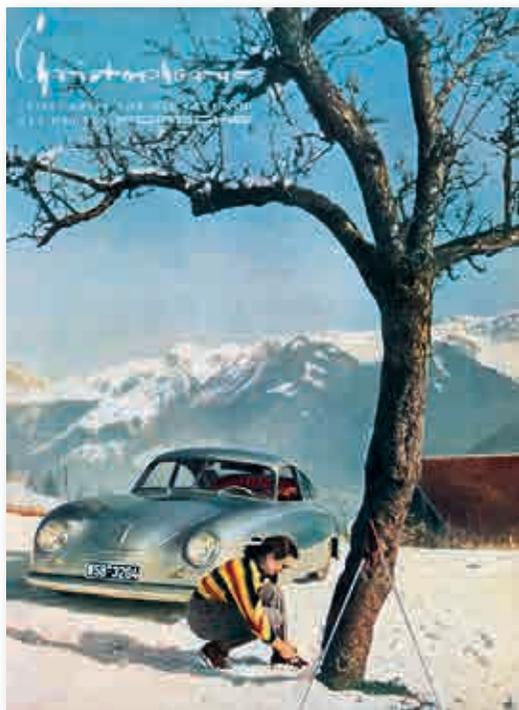
Dopo quel primo approccio entrambi stavano pensando a una rivista per i clienti e per tutti gli amici del marchio e della famiglia Porsche. "Buttate giù" le prime idee, Richard pensò di chiamarla come il santo patrono degli automobilisti, Christophorus (San Cristoforo), ed è così che nacque il nome della rivista. Venne allora prodotto un primo numero "zero", pubblicato dal quotidiano Heidenheimer, sia per motivi di costi, che per vedere l'effetto senza un impegno effettivo. L'esperimento soddisfò la dirigenza della Porsche e fu così che un anno dopo, nel luglio 1952, fu pubblicato il primo numero ufficiale di Christophorus.

Come già anticipato, nei primi quattro anni la rivista venne pubblicata solo in lingua tedesca, mentre è del 1956 la prima copia in lingua inglese. In realtà il numero 1 in inglese era lo stesso del numero 18 pubblicato nell'inverno del 1955 in tedesco, solo che l'edizione inglese apparve l'anno successivo con un mese di ritardo. Quindi la rivista inglese ha ricevuto un "nuovo" numero 1, dove per l'edizione tedesca la numerazione continuava dal numero 18 e così via. Questa doppia numerazione continuò sino al dicembre 1985 quando si decise di unificare le due numerazioni (180/197).

Ecco perché si possono trovare riviste con la medesima copertina e contenuto, in lingue differenti ovviamente, ma con un numero diverso.

Gli articoli spaziavano dalla tecnica, al costume, ai viaggi ed alla attività sportiva senza dimenticare i primi raduni, in particolare i primi a Merano metà degli anni '50.

Negli anni questa pubblicazione è diventata quasi un



oggetto di culto per gli appassionati Porsche, nonché un ottimo strumento per conoscere la storia della casa e dei suoi modelli. Molti di noi hanno in libreria più di un numero e solo pochi hanno delle raccolte degne di questo nome, ma non è mai troppo tardi. Oggi una raccolta completa in lingua tedesca può tranquillamente valere oltre € 20.000 mentre quella in inglese si trova a non meno di € 8.000 euro.

Il motivo è dovuto al fatto che l'edizione tedesca si attesta su cifre più alte grazie al valore stratosferico dei primi cinque/sei numeri degli anni 1952/53; consideriamo che il numero uno si trova nelle aste a prezzi che variano dai €3.500 ai €10.000 secondo lo stato d'uso. I successivi numeri sino al 5 si possono trovare a cifre di poco inferiori che vanno degradando sino a qualche centinaio di euro per i numeri entro il 1955. Stessa cosa per la numerazione inglese, ma con valori decisamente più contenuti ad esempio in questi giorni su ebay possiamo trovare i primi tre numeri del 1956 offerti a 999USD oltre al trasporto e tasse sull'importazione.

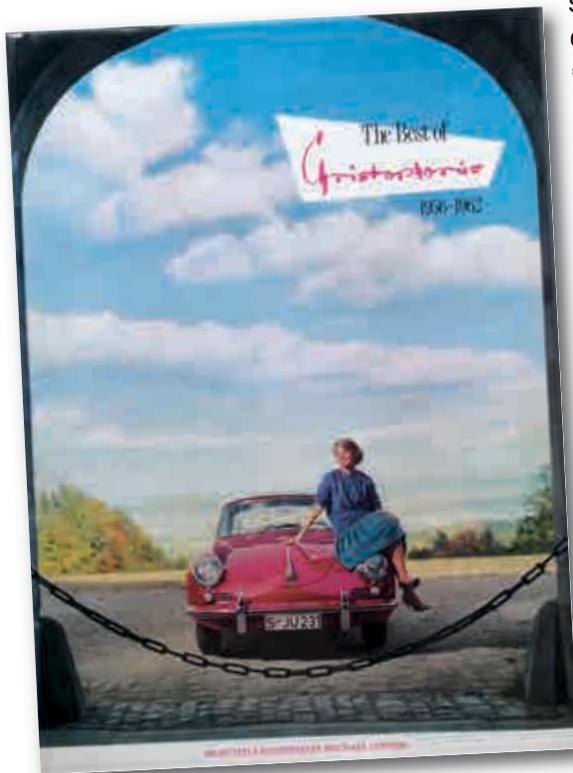
Ovviamente quelli che hanno per noi un maggior interesse sono i numeri che arrivano sino al 1965 anno in cui la 911 inizia a monopolizzare la maggior parte delle pagine; quindi mi auguro che da quest'anno molti soci del RIP 356 affianchino alla raccolta di 356 notizie anche quella di Christophorus regalandosi all'occorrenza qualche vecchio numero.

The Best of Christophorus

Segnalo per chi volesse iniziare ora una piccola raccolta che esiste una pubblicazione risalente agli anni 80 intitolata "The best of Christophorus 1956-1962", dalle date intuite che è dell'edizione inglese che stiamo parlando. Edita in Inghilterra da Patrick Stephens Limited nel settembre 1987 in 5.000 copie numerate con hardcover, sovracopertina e cofanetto, ripropone in copertina l'immagine della cover del nr 45



della rivista originale. Quindi un libro di pregio che nelle 159 pagine scelte da Michel Cotton, autore ben conosciuto dagli amanti della 356, tratta tanti aspetti di casa Porsche, partendo ovviamente dalle 356, per passare alle gare cui partecipano le vetture del marchio, e così via sino ai trattori, aerei ed elicotteri. Le fotografie, rigorosamente in bianco e nero sono veramente tante e nella maggior parte dei casi hanno il testo delle didascalie in inglese, tedesco e francese. Inoltre troviamo tanti interessanti inserti pubblicitari dell'epoca, con nomi come Bosch, Reutter, Karmann, Becker ecc. Non mancano articoli particolari come quello dedicato alla 550 di Herbert von Karayan e purtroppo quello dedicato alla 550 di James Dean con la ricostruzione dell'incidente in cui perse la vita. Tra le foto più curiose cito quella in cui sir Stirling Moss mette il collirio a Joackim Bonnier. Il prezzo in Italia di una buona copia di que-



sta raccolta, completa del suo cofanetto, si aggira intorno ai € 100,00.

Ma a proposito di vecchie storie" tempo fa, l'amico e nostro socio Massimiliano, mi segnalò il suo acquisto di un libro decisamente interessante soprattutto per molti di noi che hanno la propria 356 carrozzata Reutter. La pubblicazione è edita da Delius Klasing si intitola "PORSCHE 356 made by Reutter" e l'autore è Frank Jung, ne esistono due differenti edizioni, la prima del 2011 in tedesco di difficile reperimento ma ogni tanto ricompare su ebay, seguita nel 2019 da quella in inglese tutt'oggi ancora in catalogo ad un prezzo di poco inferiore di €40,00.

Quella in tedesco è in un formato leggermente più piccolo, ha la sovracopertina in bianco e nero e si compone di 296 pagine. Quella in inglese ha un maggior numero di pagine con foto decisamente più "grandi" che permettono di meglio apprezzarne i particolari. Penso ad esempio al capitolo dedicato ai sedili che risulta decisamente più gradito nell'edizione inglese. Al termine troviamo anche un breve biografia della famiglia Reutter con anche un breve elenco di alcuni dipendenti sino all'anno 1969. La dimensione

è identica a quello del 2006 di Frank Jung citato sopra e si compone di 318 pagine. Si può ancora trovare a prezzi di poco superiori a €100,00. Come ultima cosa segnalo, per chi volesse approfondire, che il libro nasce qualche anno dopo che per la stessa casa editrice Uta ed Helmut Jung hanno pubblicato nel 2006 in tedesco il libro Stuttgarter Karosserieiewerk che ripercorre la storia della carrozzeria dalle sue origini sino all'avventura della Recaro GmbH passando per gli anni della collaborazione con Porsche nella realizzazione delle 356 e della 901. Ma ora "mi taccio" e senz'altro passo la parola alla bella recensione di Massimiliano Del Monte.

Che privilegiati che siamo!

Noi del Registro possediamo almeno una Porsche 356 e ci sentiamo integrati nella gloriosa storia di questa Fabbrica ideata e creata dal Prof. Ferdinand Porsche. Questo libro di Frank Jung, nella sua nuova versione del 2019 integrata ed ampliata, ci fornisce moltissime informazioni, segreti e aneddoti che per noi collezionisti rappresentano una fonte di "benessere".

Il libro, con copertina rigida e sovracopertina di protezione a colori, si compone di 336 pagine con foto a colori e in b/n, di cui moltissime inedite.

La relazione indissolubile tra Porsche e Reutter è stata cementata da una visione unitaria e condivisa del concetto di qualità e l'apprezzamento reciproco che le due aziende avevano ha fatto in maniera che diventassero leader tra le fabbriche di automobili mondiali.

Il bisnonno dell'autore era Albert Reutter che insieme a Wilhelm Reutter ha fondato la prestigiosa carrozzeria il 1 ottobre del 1906.

Questa stretta parentela ha reso possibile l'accesso a fonti ai più sconosciute. Fotografie e documenti inediti che arricchiscono la conoscenza del lettore e romanticamente lo rimandano indietro nel tempo...

Che bella suggestione, per me che ho una cabriolet del 1956, in ogni foto di quell'anno presente sul libro andare a "cercare" la mia macchina o pensare che gli operai rappresentati nelle immagini avevano saldato e verniciato la carrozzeria della mia auto; insomma un'emozione unica...

La Reutter ha fabbricato carrozzerie per Mercedes, BMW, Maybach, Opel, Wanderer e altre ma la collaborazione tra Ferdinand Porsche e Wilhelm Reutter inizia il 7 luglio 1931 quando il professore progettava ed eseguiva motori per la Wanderer - Werke; la collaborazione tra i due prosegue tra il 1937 e il 1938 per la creazione per Volkswagen del leggendario maggiolino di cui, in oltre 70 anni, ne sono stati pro-

dotti oltre 21 milioni di esemplari.

La nostra mitica 356 viene progettata nel 1948 e finalmente nel novembre del 1949 Reutter riceve la commessa per le prime 500 carrozzerie.

La prima scocca viene consegnata nell'aprile del 1950 e rappresenta una data importante perché certifica l'inizio di una collaborazione pluriennale basata sul rispetto reciproco e una visione unitaria del concetto di qualità ed efficienza. Il costo di una scocca era di 9850 DM. In quegli anni la Reutter ha circa 180 operai.

Dal 1950 al 1956 l'azienda cerca di aumentare la produzione riuscendo a consegnare alla Porsche 18 scocche al giorno (12 coupè, 2 cabriolet e 4 speedster). Pertanto dal 1/1/56 al 31/8/56 sono state prodotte 600 speedster, 280 cabriolet e 2120 coupè.

Il 1956 per la Reutter è un anno importante perché l'azienda compie 50 anni di onorata vita.

Nel 1957 la crescita costante di richieste che pervenivano dal mercato americano grazie alla grande capacità di Max Hoffman, importatore di auto europee, provocò una strozzatura nella produttività della Reutter che costrinse Porsche a cercare nuovi collaboratori per la produzione delle scocche.

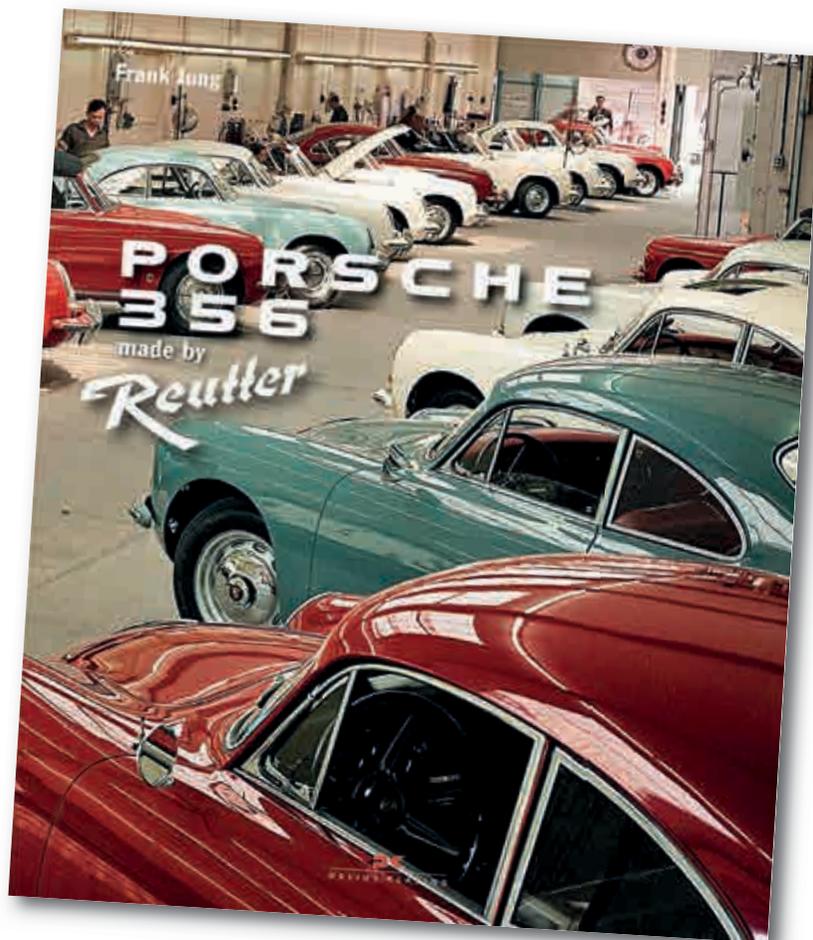
Porsche necessitava di un incremento produttivo da 24 a 32 scocche e il rifiuto della Reutter che non aveva abbastanza personale per sopperire a tale esigenza, fece cadere la scelta sulla Drauz che dall'aprile del 1958 cominciò a produrre 8 scocche al giorno. I pezzi della carrozzeria erano comunque prodotti dalla Reutter che tramite suoi supervisor controllava che i tecnici Drauz mantenessero lo standard qualitativo richiesto. Nell'agosto del 1958 inizia altresì la produzione della Convertible D, (dove D sottintende la produzione Drauz).

Nel settembre del 1959 viene introdotta la 356 B e la Reutter produce 25 carrozzerie al giorno utilizzando oltre 300 tonnellate di lastre d'acciaio al mese; ogni telaio è composto da oltre 500 pezzi saldati con entrambe le tecniche (ossiacetilene e spot). Così il 3 Febbraio 1959 la Reutter produce la scocca n. 25.000 per arrivare nell'aprile del 1960 a 30.000.

Le vernici con smalto e resina sintetica venivano fornite dalla ditte Perthum, Lechler e Glasso che sostituivano quelle con nitrocellulosa usate in origine.

Nel Maggio del 1960, Porsche comunica a Reutter di voler incrementare ulteriormente la produzione e di aver iniziato la ricerca di un terzo produttore di carrozzerie. La ricerca cade sulla carrozzeria Karmann che riceve l'ordine per la produzione di 3.000 scocche.

Alla fine del 1960 termina la collaborazione con la Drauz e inizia una collaborazione temporanea col



la carrozzeria belga condotta dai Fratelli D'leteren che porterà alla produzione complessiva di 473 Porsche 356 B e 249 Roadsters per un totale di 722 carrozzerie.

Nel settembre del 1961 viene introdotta la T 6 così dal 1962 la Karmann riesce ad aumentare la produzione sino a 15 scocche al giorno mentre la produzione alla Reutter rimane inalterata. Dal settembre del 1963 inizia la produzione della 356 C.

La Reutter, oltre alle carrozzerie, produceva anche i sedili per le autovetture Porsche.

Il 1° Dicembre del 1963 è una data storica. Infatti Porsche e Reutter si accordano per la completa acquisizione della carrozzeria, che a tutti gli effetti diventa una costola della Porsche. Dei circa 1200 operai in forza alla Reutter, 950 vengono inglobati dalla Porsche mentre i restanti 250 vengono assunti dalla RECARO GmbH & Co., sempre controllata da Porsche che a partire dalla 356 C, per continuare poi con la 911, produrrà i sedili sia per le auto prodotte a Zuffenhausen che per quelle prodotte da Karmann. In conclusione posso dire che la lettura di questo testo mi ha provocato sensazioni meravigliose, di appartenenza e di conoscenza di dinamiche imprenditoriali che, di fatto, mi hanno catapultato all'epoca in cui vennero prodotte le 356 e mi hanno permesso di meglio comprendere le decisioni che hanno reso unica la PORSCHE.

L'assistenza sui campi di gara

È un mondo a sé stante. Un'officina mobile che consiste solo in un furgone con il minimo necessario per interventi d'urgenza che possono risolvere temporaneamente il problema e permetterci di terminare la competizione. Poi la nostra 356 è attesa in officina con i giusti ricambi, l'indispensabile "ponte" e soprattutto il giusto "tempo".



di Andrea Donadel

Ben ritrovati cari amici del RIP 356. In questo numero vorrei condividere con voi le mie esperienze durante le assistenze nei campi gara. I miei primi passi risalgono agli anni '80 quando preparavo e seguivo diverse auto da rally di alcuni miei clienti. In quegli anni le assistenze si muovevano ed ognuno cercava di rubare qualche metro quadrato per poter piazzare i furgoni, possibilmente quanto più vicino al "fine prova". Si scatenavano bagarre di furgoni e team vari che cercavano impavidamente di arrivare con attrezzature e macchine praticamente in prova speciale. Questo fino a metà degli anni '90 quando, per questioni di sicurezza vennero istituiti gli ancora attuali parchi assistenza. Gli anni che seguirono fino al 2006 circa, furono quelli più proficui per la mia formazione personale

"sul campo", formazione che continua tutt'oggi visto che continuo a seguire alcuni miei clienti durante lo svolgimento delle manifestazioni più importanti. Posso contare 13 mille miglia, di cui 10 al seguito di una Porsche 550, più innumerevoli "partecipazioni" ad altre importanti gare.

L'assistenza sul campo gara è una realtà a sé, un'officina che consiste nel solo un furgone con il minimo necessario (bisogna ovviamente intendersi sul termine minimo necessario), spesso ci si ritrova ad usare l'ingegno e l'esperienza maturata negli anni, visto e considerato che i tempi da dedicare alla riparazione di solito non consentono lunghe e filosofiche riflessioni. Così, se capita di avere un problema con il galleggiante di un carburatore in bronzo, che ad un certo punto, improvvisamente si riempie di benzina, le soluzioni opzionabili sono 3: a) ritirarsi, b) pregare di averne uno uguale di scorta, oppure c) inventarti la riparazione miracolosa. A questo punto la soluzione diventa quella di creare un micro forellino sul galleggiante, far fuoriuscire tutta la benzina, richiudere il foro ed altre eventuali crepe utilizzando lo stagnatore a caldo. Alla fine una doverosa preghiera di ringraziamento è d'obbligo.

Un'altra esperienza simpatica è stata quando di punto in bianco un cilindretto freni si è messo a perdere copiosamente, avendone uno di ricambio si effettua la sostituzione, et voilà... ma sono sicuro che avrete già indovinato, ovviamente non c'era! Quindi la soluzione è stata quella di invertire l'afflusso dell'olio ai cilindretti inserendo nel posto più accessibile, una piccola sfera tra la tubazione rigida ed il tubo flessibile. E anche questa volta è andata bene.

Poi ci fu quella volta, al seguito di una Speedster



Carrera, in cui si rompe la puleggia della dinamo, proprio sulle colline del Chianti! Considerando che la puleggia del Carrera è solo ed esclusivamente per la Carrera, la probabilità di trovarne una nel Chianti era piuttosto remota. Quindi che fare? La tovaglia a quadretti ed i bicchieri mi invitavano all'apertura di un buon Gallo Nero, ma purtroppo tra i miei tanti difetti ho anche quello di essere astemio, quindi abbiamo optato per una soluzione di fortuna utilizzando delle viti passanti per accoppiare e delle rondelle piane per distanziare le due parti della puleggia in modo da ottenere la tensione ideale della cinghia. E così la gara continua.

Di aneddoti ce ne sarebbero tantissimi da raccontare, ma quello che mi sento di raccomandarvi è di tenere nel bagagliaio i pochi particolari di base che possano consentire all'Andrea di turno che sicuramente troverete alla gara, di potervi assistere. Succede anche a me di fermarmi a soccorrere le auto in panne anche se non sono dei miei clienti, e talvolta con un banale intervento si riesce a far ripartire l'auto e il divertimento.

Qualche articolo fa abbiamo fatto un piccolo riassunto dei ricambi indispensabili:

- Il cavo frizione: vi consiglio di smontare quello presente nella vostra auto e misurarne la lunghezza e il diametro e lunghezza dei terminali. Talvolta ordinando in base al modello è facile sbagliare.
- 1 bobina 6/12 volt (a seconda del vostro impianto)
- 1 cinghia dinamo tassativamente liscia!!
- 1 set di puntine e condensatore (non lesinate sulla qualità di questi componenti, svolgono un lavoro ingrato, quindi componenti originali o Bosch)
- 1 spazzola rotante



“La vita è troppo breve per avere dei nemici.”

Ayrton Senna da Silva

- 1 Coppia spazzole per la dinamo
- 4 candele (meglio 8) che rispettino le caratteristiche termiche previste dal costruttore, ad esempio: Bosch PLATINUM W5AP, Beru RO319 ULTRA, Brisk N15C SUPER oppure NGK B7HS
- In caso di lunghi giri all'estero non sarebbe una brutta idea portare anche una batteria di scorta perché la riparazione della dinamo e l'accoppiamento con un idoneo regolatore di tensione è un'operazione



praticamente impossibile a bordo strada.

- Un carica batterie (mantenitore di carica) necessario se incorrete nel problema di cui sopra. La scelta dell'alimentatore va in base al tipo di batteria equipaggiata. Se ne avete una tradizionale con le piastre immerse nell'acido, va bene una qualsiasi. Ma se montate una Optima con tecnologia AGM ci vuole un alimentatore specifico.

La scarsa presenza di apparecchiature elettriche ed elettroniche sulla vostra 356 vi permette di correre parecchi chilometri con la dinamo inefficiente,

l'unica accortezza è di utilizzare le luci il meno possibile. Provvederete alla ricarica una volta arrivati a destinazione.

Il consiglio che mi sento di darvi a prescindere, è quello di utilizzare le vostre 356 settimanalmente, più le usate e meno problemi avranno, eseguite una periodica e regolare manutenzione e se prevedete un lungo giro, fate mettere la macchina sul ponte e controllare dal vostro meccanico di fiducia tutta la bulloneria della ciclistica anteriore e posteriore, il gioco dei fuselli e dei cuscinetti anteriori, il corretto



serraggio dei dadi mozzo posteriori Coppigliati, controllate che i dadi serrino i cerchi con una coppia non inferiore a 110 Nm.

Per ultimo ma non ultimo, sarebbe previdente equipaggiare la vostra auto con una pompa elettrica posizionata in zona sicura e azionabile solo ed esclusivamente con un pulsante, non un interruttore. Va azionata solamente per facilitare il riavviamento del motore dopo lunghe soste o in caso di anomalo funzionamento della pompa a C. Le altre considerazioni le tengo per un prossimo articolo. A presto.



RIP 356 Catalogo Merchandising

Carissimi Soci del RIP 356, abbiamo il piacere di proporvi alcuni articoli interessanti e utili per le vostre attività con la 356 e per la vita sportiva e sociale del Club. Gli articoli (salvo precisazione contraria) sono contraddistinti dal logo del registro Italiano Porsche 356. Di seguito trovate una breve descrizione dei principali prodotti ed i relativi prezzi: fate le vostre scelte ed inviate l'ordine unitamente al bonifico: riceverete la vostra selezione al più presto.



1 Car badge "RIP 356"

Il nuovo car badge del Registro Italiano Porsche 356 è ora disponibile; esso è realizzato in metallo e smalto ed ha un diametro di 80 mm. Il car badge rappresenta il logo ufficiale del Registro su fondo bianco che è anche il bianco del tricolore; tutto intorno è stilizzata una corona in alloro dorato.

50,00 Euro (fornito con viti di fissaggio alla griglia del cofano posteriore 356)

2 Libro "Steve McQueen le mans"

Sandro Garbo (CH) ha creato un'opera d'arte per condividere l'amore per le auto classiche, per il film Le Mans e per il "King of Cool". Questo libro è un tributo per Steve McQueen e un lascito per tutti gli amanti delle corse automobilistiche e per i fan della leggendaria Porsche 917, della Ferrari 512 e di tante altre meraviglie. Ciò che rende così interessante questo

romanzo a fumetti è l'amore e l'impegno che Sandro e i suoi colleghi hanno investito su di esso, assicurandosi che ogni dettaglio fosse realizzato con cura e che rappresentasse la storia al meglio.

32,00 Euro Ciascuna copia è fornita con disegno b/n su cartoncino autografato in originale da Sandro Garbo.

3 Foulard registro italiano porsche 356

Design, materiale e produzione made in Italy esclusivo del RIP 356. Disegnato dalla stilista Gelli, il foulard è realizzato in 100% seta italiana di alta qualità e rappresenta una gamma di 356 in vari colori su fondo bianco, il contorno è in colore blu. Formato 85 x 85 cm. **100,00 Euro**



4 POLO RIP M/Corta

Polo piquet elasticizzata mezza manica. Tessuto premium-stretch pettinato stabilizzato con trattamento enzimatico. Due bottoni per uomo e tre per donna. Nastrino parasudore. Bordo manica con costina. Spacchetti laterali con croce ricamata di rinforzo. Disponibile in tutte le taglie uomo e donna (specificare in ordine); colore BIANCO. **40,00 Euro**

**5 POLO RIP M/Lunga**

Polo in puro cotone con polso e collo a camicia, realizzata da Steli con cura sartoriale in Italia. Il logo a profilo 356 è ricamato discretamente in posizione cuore. Disponibile in tutte le taglie uomo e donna (specificare in ordine); colore ordinabile BLU. **70,00 Euro**

**6 POLO RIP M/Lunga**

Polo in puro cotone con polso e collo a camicia, realizzata da Steli con cura sartoriale in Italia. Il logo a profilo 356 è ricamato discretamente in posizione cuore. Disponibile in tutte le taglie uomo e donna (specificare in ordine); colore ordinabile BIANCO. **70,00 Euro**



MODULO PER ORDINE DI ACQUISTO

Articolo	Descrizione	Prezzo unitario	Quantità	Totale (€)
1 CAR BADGE RIP 356 - 2019	con viti di fissaggio	€ 50,00		
2 Libro "Steeve McQueen LE MANS" - Sandro Garbo	con disegno autografato	€ 32,00		
3 Foulard donna	In seta italiana	€ 100,00		
4 POLO RIP 356 manica corta Uomo/Donna/Taglia	Cotone 95%, elastan 5%	€ 40,00		
5 Polo RIP 356 manica lunga Uomo/Donna/Taglia	Puro cotone	€ 70,00		
6 Polo RIP 356 manica lunga Uomo/Donna/Taglia	Puro cotone	€ 70,00		
Contributo spese spedizione		€ 10,00		€ 10,00

Totale

• Nome e cognome Ordinante:

• Indirizzo di spedizione:

• Telefono:

Compilare il modulo d'ordine ed inviarlo via mail al

Registro 356 info@registroitalianoporsche356.it

Eseguire bonifico di importo pari al totale ordinato +10 € per contributo spese spedizione sul c/c del RIP 356 Codice IBAN - IT 31 0 03015 03200 00000 3498 637 con causale rimborso per merchandising. La spedizione avverrà solo dopo l'accreditamento dell'importo relativo all'ordine.



CALENDARIO EVENTI

2022

09 - 11 Settembre XXXIX Raduno Nazionale Rip 356 Toscana RIP 356

1 -2 Ottobre Porsche Festival Franciacorta PIT

20-23 Ottobre Fiera Auto e Moto d'Epoca Padova PIT

26-27 Novembre Cena degli Auguri Milano RIP 356



XXXIX Raduno Nazionale 40° anniversario del Club

**9-10-11
settembre 2022**

N.B.: Il calendario non definisce la località per alcuni eventi in quanto ancora da decidere. Inoltre, potendosi verificare alcune variazioni, è consigliabile consultare periodicamente il sito del RIP356 www.registroitalianoporsche356.it



SE CERCHI UNA PORSCHE, AFFIDATI A NOI.

Nata nel 2008 dalla passione di Piero Poli per le auto d'epoca, Undici HP è un punto di riferimento per i collezionisti italiani ed esteri, in particolare per gli appassionati del marchio Porsche. Undici HP offre servizi di ricerca di modelli specifici di auto classiche e sportive, perizia prima dell'acquisto, consulenze per il restauro e la manutenzione e, naturalmente, attività di compravendita. Undici HP è il partner professionale, affidabile e discreto in grado di guidare il cliente nel mondo dell'auto d'epoca in tutta sicurezza.

Undici HP srl Piazza Aldo Moro, 19 | 35129 Padova | Piero Poli 347 8144040 | info@undicihp.com

undicihp.com



OLDTIMER SERVICE
di Mantovani Fabrizio

WWW.OLDTIMERSERVICE.IT

RIVENDITORI AUTORIZZATI



Via Monaco, 3 - 41122 | Modena - Italy • TEL. +39 059.310879 | FAX +39 059.7123345

BIASETTI
OFFICINA
SPECIALIZZATA



Via Saragat, 2 - Pilastro di Langhirano (PR) - Italy 0521-630535



CRVE
CENTRO RESTAURI VETTURE D'EPOCA

Restauri e revisione Porsche 356 - 911 - 914.

Dal 1984 ci occupiamo di vetture Porsche per farle tornare nella loro splendida forma originale.

S.S. Casale-Asti, 42 z.i. - 15020 Cereseto (AL) - Italy
Tel. 339.6541474 - crvesri@gmail.com



La nostra Officina

356 *notizie*
REGISTRO ITALIANO PORSCHE 356

