

**Non
Solo
aUto**



Notiziario informativo NSU CLUB ITALIA - anno XV - n. 59/60 - III/IV trimestre 2008



*Piccole
collezioni*

Dalla redazione:

Cari lettori, questo numero di Non Solo aUto esce con notevole ritardo e di ciò ci scusiamo con tutti voi. Abbiamo dovuto "unire" i notiziari del terzo e del quarto trimestre 2008 in un unico numero di più pagine, in quanto uno dei due redattori del notiziario è stato intensamente impegnato dalla fusione dell'azienda in cui lavora, che è avvenuta nei primi mesi del 2008. Questa decisione è stata presa dopo molti ripensamenti, ma alla fine siamo giunti alla conclusione che ciò era la cosa più logica da fare. In questo numero troverete il resoconto del viaggio organizzato in Baviera dal nostro socio Theo Bechlenberg, un viaggio che ha riscosso un grande successo tra i partecipanti, a tal punto che il suo organizzatore ha deciso di ripetere la felice esperienza nel prossimo 2009. Anche l'incontro di amicizia organizzato dal sempre attivo Elio Quarantelli ha avuto un buon successo e troverete un resoconto in questo numero del notiziario. Eccezionalmente le Passioni NSU sono due: quella di Fabio Magnanelli e quella di Luca Strano. Molto apprezzabile è lo sforzo compiuto da Walter Conti che ha caparbiamente restaurato una NSU 1200 C Automatic che si trovava in pessime condizioni. Ma la vera passione non ha limiti. Guardate le foto e capirete tutto... Abbiamo poi voluto portarvi a visitare lo stabilimento della NSU di Neckarsulm attraverso una vasta serie di fotografie d'epoca che ci mostrano la produzione dei manufatti NSU. Anche quest'anno abbiamo partecipato alla Fiera di Padova e all'interno di questo notiziario troverete un ampio resoconto dell'evento. Le NSU continuano a riscuotere successo nei matrimoni: a proposito di questo troverete il simpatico racconto della figlia di Franco Rosa che ha voluto essere accompagnata all'altare sulla RO 80 di famiglia. Infine vi invitiamo a prendere in esame una nuova interessante polizza per veicoli storici della Fondiaria Assicurazioni.

Un affettuoso saluto a tutti.

Gloria e Gilberto Santimaria

NON SOLO AUTO

Anno XIV - n. 59/60 - III/IV Trimestre 2008

SOMMARIO

pag. 1	-	Piccole collezioni	-	Le auto di Magnanelli
pag. 2	-	Sommario		
pag. 3	-	La voce del Presidente		
pag. 4	-	Assemblea annuale generale ordinaria soci		
pag. 5	-	Materiale per il sito		
pag. 6	-	NSU CLUB ITALIA su Facebook		
pag. 7	-	Calendario 2009 - Ruote Ruggenti...		
pag. 8	-	Assicurazione Ruote Ruggenti		
pag. 10	-	NSU in Baviera		
pag. 12	-	Incontro di amicizia: una giornata a Bardi		
pag. 14	-	Fiera di Auto e Moto d'Epoca a Padova		
pag. 18	-	Non ci siamo riusciti!		
pag. 20	-	Passione NSU: Fabio Magnanelli...		
pag. 23	-	Storia della NSU dal 1957 al 1970		
pag. 24	-	Passione NSU: Luca Strano...		
pag. 26	-	Le mille fatiche di Walter Conti		
pag. 31	-	Quando eravamo poveri		
pag. 32	-	Roberta e Michele oggi sposi... in RO80		
pag. 34	-	Visita virtuale allo stabilimento NSU		
pag. 41	-	Fotografie d'epoca		
pag. 42	-	Preisliste 1949		
pag. 43	-	La posizione di guida		
pag. 44	-	Le Prinz sono sempre in testa		
pag. 45	-	Il mercatino		
pag. 48	-	Welcome at NSU		

Hanno collaborato a questo numero:

(in ordine alfabetico)

Massimo Benvenuti - Massimo Castoldi - Club Amici delle Topolino - Walter Conti - Marcello Fariselli - Fabio Magnanelli - Mario Montaldo - Marco M. Pignata - Roberta Rosa - Gilberto Santimaria - Luca Strano - Pasquy Taetti - Gloria Tanfani

Impaginazione a cura di Gilberto Santimaria e Gloria Tanfani

Testi, fotografie, disegni e quant'altro destinato al notiziario dovranno pervenire alla segreteria del club c/o Gloria Tanfani - Via Toselli, 11 - 20091 Bresso (MI) Tel. e fax 02 6105851 - Cell. 348 0000173

E-mail gilbertosantimaria@tiscali.it

entro e non oltre il giorno 25 dei mesi di febbraio, maggio, agosto e novembre.

Siti Internet NSU Club Italia:

www.nsuclubitalia.cjb.net

www.nsuclubitalia.org

www.nsuclubitalia.it

La voce del Presidente

Carissimi Soci,

negli ultimi tempi abbiamo purtroppo dovuto registrare la vendita di alcuni veicoli NSU da parte di nostri Soci. Ho riscontrato che i nostri Associati hanno trasmesso ai nuovi proprietari le informazioni utili per contattare il club al fine di ricevere consigli tecnici sui nuovi veicoli acquistati, ma hanno anche “trasmesso” ai neofiti del Marchio NSU il loro attaccamento all’NSU CLUB ITALIA. Ho però tristemente constatato che, nella maggioranza dei casi, i nuovi appassionati NSU non hanno recepito il messaggio e si sono fatti circuire da club multimarca situati nella loro zona di residenza. In effetti i nuovi proprietari hanno contattato il nostro club, ma solo ed unicamente per richiedere ricambi e consigli tecnici e quando io ho cercato di far capire loro l’importanza di essere iscritti ad un sodalizio di marca, mi sono dovuto arrendere davanti ad un qualunque diffuso, figlio di una scarsa conoscenza del mondo delle storiche. Un capitolo a parte è costituito da coloro che contattano un club di veicoli storici con il mero fine di poter stipulare un’assicurazione a prezzo vantaggioso per il proprio mezzo. Dietro questo contatto è evidente che non c’è grande passione per il motorismo storico e si possono senza dubbio intravedere interessi economici, che ben poco hanno da spartire con la cultura del vero collezionista. E a questo punto il sodalizio deve entrare decisamente in gioco, vagliare le varie situazioni, declinando le iscrizioni dei soliti “furbetti”. Il giro d’affari legato ai veicoli storici è indubbiamente importante e anche la nostra classe politica se ne deve essere accorta, a tal punto da riservare alcuni privilegi ai possessori di tali mezzi (ad esempio tasse agevolate ed esenzioni da blocchi del traffico). Venditori specializzati di veicoli d’epoca, meccanici, carrozzieri, tappezzieri, restauratori, ricambisti, cromatori, mostre-scambio, club ed assicurazioni danno vita ad un mondo “dorato” che, malgrado la crisi mondiale, riesce a mantenersi a galla con sufficiente disinvoltura. In un momento di grande recessione, mentre le banche stentano a concedere mutui ai propri clienti privati, alcune compagnie di assicurazioni rivolgono il proprio interesse al mondo delle storiche e lo fanno proponendo prodotti studiati ad hoc per soddisfare al meglio le esigenze dei propri potenziali clienti. A riprova di questa mia affermazione siamo stati recentemente contattati da un’agenzia assicurativa, che ci ha proposto un nuovo innovativo ed interessante prodotto dedicato ai veicoli di interesse storico. A differenza delle tante polizze presenti sul Mercato, questa compagnia propone garanzie esclusive a prezzi estremamente convenienti, come l’*Incendio* e i *Cristalli*. Inoltre la polizza è stipulabile dal 1° gennaio del ventesimo anno di età del veicolo, riconoscendo quindi la storicità del mezzo come usa fare l’Automotoclub Storico Italiano. Maggiori informazioni su questa nuova polizza le troverete all’interno del notiziario e sul nostro sito. Potrete inoltre richiedere precisazioni varie direttamente alla segreteria del club. Passiamo ora ad un altro importante argomento che ci vede ancora una volta protagonisti del mondo Audi NSU: la nostra entrata ufficiale nell’ACI, ovvero l’Audi Club International, un organismo che ha lo scopo di “convogliare” all’interno di sé stesso tutti i club che si occupano di Marchi, attivi o scomparsi, facenti parte della storia della prestigiosa Casa tedesca. Sono ammessi all’ACI solo i sodalizi regolarmente costituiti presso un notaio, che abbiano lo statuto “in ordine” recante specifiche finalità di conservazione dei veicoli che rappresentano. L’iniziativa dell’ACI è a carattere europeo e alcuni Paesi hanno già regolarizzato la loro posizione. Tutti i presidenti dei club interessati all’iniziativa hanno partecipato ad una riunione tenutasi recentemente in cui si sono dibattuti i vari problemi che hanno fino ad ora impedito la regolare costituzione dell’Audi Club International Italia. Si è inoltre prospettata l’idea di realizzare il nostro stand alla mostra-scambio di Auto e Moto d’Epoca di Padova del futuro 2009 accanto a quello di un club Audi che si occupa di modelli sportivi. Sarebbe un’ottima opportunità di visibilità per entrambi i club e si darebbe l’opportunità al visitatore di ripercorrere una storia che ci accomuna.

Un caloroso saluto a tutti.

Gilberto Santimaria

Assemblea annuale generale ordinaria dei soci NSU CLUB ITALIA **Salsomaggiore Terme, 8 dicembre 2008**

Il giorno 08/12/2008 alle ore 10.00 presso l'Albergo "Poggetto" di Salsomaggiore Terme (PR) si è tenuta l'assemblea annuale generale ordinaria dei soci dell'NSU CLUB ITALIA alla presenza di 11 Soci: Cossali Agnese, Golinelli Fausto, Lacchetti Umberto, Magnanelli Fabio, Manfredi Rodolfo, Quarantelli Elio, Rosa Franco, Santimaria Gilberto, Taetti Pasquy, Tanfani Gloria, Todeschini Attilio. Il Presidente Gilberto Santimaria presiede l'assemblea, coadiuvato dai membri del Consiglio Direttivo: il VicePresidente Attilio Todeschini e la Segretaria-Tesoriere Gloria Tanfani. La Segretaria presenta la relazione finanziaria del cassiere e il conto consuntivo, che vengono approvati all'unanimità. Si è poi proceduto alla elezione delle cariche sociali per l'anno 2009 e sono risultati eletti i Soci qui sotto indicati :

Presidente: **Santimaria Gilberto** 50 voti, Uderzo Alessandro 1 voto, Uderzo Livio 1 voto.

Vice Presidente: **Todeschini Attilio** 30 voti, Uderzo Alessandro 17 voti, Montaldo Mario 1 voto, Santimaria Gilberto 1 voto.

Segretario - Tesoriere: **Tanfani Gloria** 52 voti, Piazzini Claudio 1 voto.

Consiglieri: **Ruzza Italo** 40 voti, **Montaldo Mario** 39 voti, Todeschini Attilio 13 voti, Uderzo Alessandro 4 voti, Golinelli Fausto 1 voto, Personeni Franco 1 voto, Pignata Marco M. 1 voto.

Referente ASI autovetture: **Golinelli Fausto** 51 voti.

Referente ASI motociclette: **Personeni Franco** 38 voti, Pignata Marco M. 2 voti, Golinelli Fausto 1 voto, Montaldo Mario 1 voto.

Le quote associative 2009 rimangono invariate rispetto all'anno in corso; l'unica novità è costituita dall'introduzione della quota associativa riservata ai Soci giovanili, che viene stabilita nella misura di 40 Euro.

Per l'anno 2009 sono state stabilite le seguenti quote associative:

- 100 Euro Socio ordinario (possessore di veicolo di marca NSU con associazione ASI e notiziario)
- 110 Euro Socio ordinario (possessore di veicolo di altra marca con associazione ASI, senza notiziario)
- 120 Euro Socio ordinario (possessore di veicolo di altra marca con associazione ASI e notiziario)

- 50 Euro Socio motociclista (senza associazione ASI - Associazione ASI a richiesta pagando la quota di socio ordinario pari a 100 Euro se possessore di moto di marca NSU o 110 Euro se possessore di moto di altra marca)
- 60 Euro Socio ordinario senza associazione ASI (solo per chi già socio ASI presso altro club)
- 40 Euro Socio giovanile (fino a 25 anni di età, con notiziario - senza associazione ASI)
- 30 Euro Socio familiare (senza associazione ASI)
- Gratis Socio onorario (solo per chi ha compiuto 80 anni di età e possessore di veicolo di marca NSU - senza associazione ASI)
- 42 Euro Socio onorario NSU che desidera mantenere l'associazione ASI
- 30 Euro Socio che ha compiuto 80 anni di età (possessore di veicolo di altra marca - senza associazione ASI)

Il Presidente informa i presenti sul numero dei Soci che è passato dai 238 del 2007 ai 224 del 2008, precisando che tale calo è dovuto alle disposizioni dell'Automotoclub Storico Italiano che vietano l'associazione a proprietari di veicoli di marca non NSU. L'anno che si chiude avrebbe dovuto vedere la nascita del Registro Storico Italiano NSU, ma purtroppo ciò non è avvenuto per problemi diversi da parte del Curatore. Il Presidente ribadisce l'importanza di tale iniziativa atta a censire tutti i veicoli NSU esistenti oggi in Italia. Nel 2008 gli incontri tra i Soci e le mostre espositive ai quali il club ha partecipato sono stati cinque: Raduno Nazionale NSU, Coppa Intereuropa, viaggio in Baviera, incontro di amicizia a Bardi, Fiera Auto e Moto d'Epoca di Padova. Inoltre alcuni Soci, quali ad esempio Giancarlo Icardi e Mario Ucci, hanno organizzato

incontri e mostre espositive a carattere locale. Il Presidente li ringrazia e ribadisce l'importanza di tali iniziative, che danno visibilità al club e al Marchio che rappresentiamo in Italia. Il Presidente ribadisce la grande importanza della visibilità che la stampa di settore ha offerto anche quest'anno al nostro sodalizio e al Marchio di Neckarsulm. Per quanto riguarda il Raduno Nazionale NSU 2009, che si terrà dal 24 al 26 aprile 2009, un nuovo ipotetico Socio di Chiusi (SI) ha proposto di effettuarlo in Toscana e si candida quale organizzatore dell'evento. L'assemblea approva con riserva e ringrazia. Qualora, per motivi diversi, non si dovesse concretizzare il raduno in Toscana, tale appuntamento verrebbe sostituito da un incontro da effettuarsi a Milano. L'incontro di amicizia di fine settembre si terrà a Milano e dintorni nei giorni 26 e 27 settembre, avvalendosi della collaborazione di Soci residenti in zona. Eventuali variazioni all'incontro verranno decise nel corso dell'anno. Si passa poi a discutere a quali mostre espositive parteciperà il nostro club nel corso del 2009. Il Socio Fabio Magnanelli propone di partecipare ad Automotoretrò a Torino e l'assemblea si dice favorevole a tale proposta. Si decide di verificare i costi della mostra torinese per un'eventuale partecipazione. Il club sarà presente anche alla Coppa Intereuropa di Monza e alla Fiera di Auto e Moto d'Epoca di Padova. Nel prossimo anno il Raduno Internazionale NSU si terrà in Germania e si invitano i Soci a parteciparvi. L'attuale Curatore del Registro Storico Italiano NSU, il Signor Angelo Clerici, verrà sostituito nel 2009 dal Socio Fausto Golinelli. Si discute poi dell'opportunità di riconoscere ai Soci rimborsi chilometrici per trasferte effettuate in occasione di mostre-scambio. Al termine della discussione si decide di lasciare invariata la situazione attuale. Il Presidente ringrazia Alessandro Uderzo che si è impegnato nella realizzazione del sito nell'anno in corso e comunica che anche nel prossimo 2009 il sito verrà curato dallo stesso webmaster, al quale augura un proficuo lavoro. La Segretaria informa i presenti che la quota associativa del 2009 potrà essere versata al club, oltre ai modi consueti, anche tramite Postepay. Prende poi la parola il Socio Rodolfo Manfredi di Napoli si dice disposto a lasciare in eredità al club il suo patrimonio motoristico, composto da tre moto e una bicicletta di marca NSU. A tal proposito il Socio Manfredi invita il Presidente ad informarsi sulle modalità da seguire per concretizzare questa sua iniziativa. L'assemblea accetta e ringrazia l'Ingegnere Rodolfo Manfredi, augurandogli lunga e felice vita. La Segretaria informa i presenti che ad oggi la corresponsione del "5 per mille" risulta ancora inevasa da parte dell'Agenzia delle Entrate, come del resto per tutte le altre associazioni ONLUS. In seguito la Segretaria relaziona i presenti sulla costituzione di due gruppi su Facebook, uno dedicato all'NSU CLUB ITALIA e l'altro alla NSU RO80, ed invita i presenti a partecipare all'iniziativa. Il Presidente e la Segretaria, in qualità di redattori di Non Solo aUto, si scusano con i presenti per il ritardo delle uscite del notiziario informativo. In merito Fausto Golinelli chiede alla redazione del notiziario Non Solo aUto di variare da quattro a sei i numeri di uscita annuali, magari riducendo il numero di pagine di ogni notiziario. L'assemblea non prende alcuna decisione in merito, anche perché qualche Socio dissente da tale proposta che aumenterebbe i costi di spedizione. Esauriti tutti gli argomenti da trattare l'assemblea viene chiusa alle ore 13.15.

La Segretaria
Gloria Tanfani

Il Presidente
Gilberto Bruno Santimaria

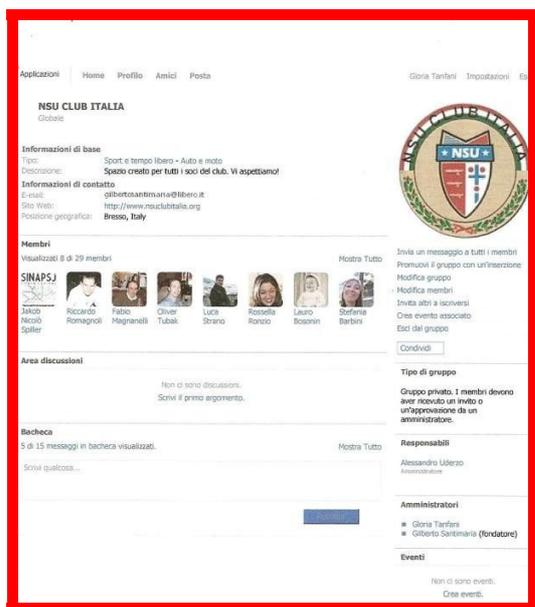
Materiale per il sito

di Gilberto Santimaria

Il nostro sito è sempre molto visitato e la cosa ci fa indubbiamente piacere. Però è assolutamente importante che coloro che hanno visitato il nostro sito ritornino a farlo periodicamente ed è chiaro che per alimentare la curiosità dei "naviganti" occorre un continuo e costante aggiornamento. Per far questo chiediamo la collaborazione di tutti i soci che possiedono materiale da pubblicare, possibilmente già in formato pubblicabile. Tutto il materiale andrà inviato ai soliti indirizzi e sarà la nostra segreteria che provvederà a girarlo al webmaster. Un grande ringraziamento a tutti coloro che vorranno sostenerci in questa iniziativa.

NSU CLUB ITALIA su Facebook

di Gloria Tanfani



Nato nel 2004 per mantenere i contatti tra gli studenti universitari statunitensi, l'ormai famosissimo social network ha superato le frontiere americane ed in Italia ha raggiunto un grande successo già nel 2008. Ci siamo chiesti: "Perché non utilizzare anche noi questo nuovo punto d'incontro telematico per permettere ai soci del club, amanti dei nuovi mezzi di comunicazione, di dialogare e rimanere in contatto on line?". E così abbiamo creato il gruppo "NSU Club Italia" dedicato a tutti i soci e simpatizzanti invitando tutti

ad iscriversi. Al momento non siamo tantissimi, ma contiamo di aumentare le adesioni nei prossimi mesi. Abbiamo creato anche un gruppo dedicato esclusivamente alla RO 80. Esistono altri gruppi che possono interessare gli appassionati al marchio NSU, aperti da persone a noi sconosciute, ma che hanno una simpatia soprattutto per la mitica Prinz 4. I più gettonati sono: "Prinz NSU Fan Club" che conta 186 iscritti, "Quelli della NSU PRINZ" con 56 iscritti all'attivo e "Amici della NSU Prinz verde" dove gli iscritti sono 50. Esistono poi dei gruppi che sono stati creati per deridere la nostra beniamina, ma a questi naturalmente non ci iscriveremo. I tempi cambiano, a volte troppa modernità sembra infastidirci, ma in questo caso pensiamo che poter sfruttare in modo positivo questo nuovo sistema di comunicazione possa essere utile al club ed anche a noi stessi. Una volta iscritti a Facebook potremo esplorare un mondo vasto ed interessante. Ogni mezzo che la tecnologia ci mette a disposizione può arricchire la nostra vita o renderla più insignificante. Tutto dipende dalla nostra capacità di sfruttare al meglio le varie possibilità che ci vengono offerte.

Calendario 2009

Appuntamenti NSU CLUB ITALIA

13 - 15 febbraio 2009	Automotoretrò a Torino
24 - 26 aprile 2009	17° Raduno Nazionale NSU a Chiusi (SI)
4 - 7 giugno 2009	29° Treffen Internazionale NSU a Möhnsen (Germania)
5 - 7 giugno 2009	57° Coppa Intereuropa 2009 a Monza (MI)
23 - 26 giugno 2009	Viaggio Turistico con vetture d'epoca verso Svizzera, Austria e Germania (appuntamento non ufficiale organizzato da un nostro socio)
26 - 27 settembre 2009	Incontro di amicizia a Milano (MI) e Lodi (LO)
23 - 25 ottobre 2009	Fiera auto e Moto d'Epoca di Padova (PD)
13 dicembre 2009	Assemblea annuale generale ordinaria dei soci a Vercelli (VC)

“RUOTE RUGGENTI”

NUOVA POLIZZA PER VEICOLI STORICI

di Gloria Tanfani

Siamo stati recentemente contattati da Massimo Castoldi, titolare dell'agenzia Fondiaria-Sai Divisione Fondiaria di Voghera (PV), che ci ha comunicato dell'esistenza di una nuova polizza dedicata ai veicoli storici. Ci ha così proposto di prenderne visione e, qualora avessimo trovato convenienti le condizioni in essa contenute, ci ha pregato di proporla ai nostri soci. In effetti questa nuova polizza offre qualcosa di nuovo e di conveniente, quali ad esempio la Garanzia Cristalli e l'Incendio. Troverete nelle pagine seguenti la presentazione di quanto anticipatovi. Vi ricordiamo inoltre che sul nostro sito (www.nsuclubitalia.org) sarà possibile visionare le condizioni precontrattuali, i prezzi e si potranno inoltre scaricare i moduli per l'eventuale stipula. Per eventuali altre informazioni vi preghiamo di non esitare a contattare la segreteria del club (Tel. 02 6105851).



Gentile **Socio**,

L'Agenzia Fondiaria-Sai "Voghera-Cavour" è nata con una grande passione: assicurare veicoli storici, auto e moto dalle caratteristiche uniche, che meritano un'attenzione particolare.

Abbiamo già aiutato molti appassionati a risolvere ogni genere di imprevisto, acquisendo esperienza preziosa ed entrando in contatto con i migliori professionisti del settore.

Il collezionista, come Lei, è un Cliente speciale, perché il Suo non è un mezzo qualunque, ma è unico: per questo è fondamentale gestire ogni situazione mettendo al primo posto la tutela dell'integrità del veicolo e la soddisfazione di chi dedica tanto tempo e impegno ad un bene così prezioso.

Per rispondere al meglio a queste necessità, Fondiaria-Sai ha studiato **Ruote Ruggenti**, l'innovativa polizza che si prende cura del Suo veicolo da collezione, assicurando garanzie esclusive e servizi di qualità a condizioni estremamente convenienti.

Il primo di tanti vantaggi che la nostra Agenzia Le riserva è costituito dal fatto che **per sottoscrivere la polizza non occorre essere iscritti alle associazioni nazionali (A.S.I., F.M.I. e A.C.I.)** ma è sufficiente essere soci di un Circolo libero.

Inoltre Ruote Ruggenti prevede il premio RC Auto a tariffa fissa e, se la Sua passione l'ha portata a collezionare più di un veicolo d'epoca, Le consente di assicurare cumulativamente in un unico contratto auto e moto, di qualunque marca e modello. Ma non è tutto, infatti **sarà libero di guidarle quando vuole, senza limitazioni d'uso o frequenza, utilizzandole non solo in occasioni di gare o raduni.**

Tra le garanzie base, oltre all'RCA, potrà usufruire della garanzia gratuita **Rinuncia alla rivalsa**, grazie alla quale la Compagnia non potrà rivalersi su di Lei nell'ipotesi di sinistro per i casi previsti dalla legge.

Ruote Ruggenti Le offre inoltre la possibilità di scegliere due garanzie opzionali abbinare insieme, Incendio a primo rischio assoluto per il veicolo, per i pezzi di ricambio e le apparecchiature installate sul veicolo, e l'innovativa **Traino a rimborso: un'esclusiva di Fondiaria-Sai, che Le permetterà di avvalersi della professionalità del Suo meccanico o carrozziere di fiducia, senza scoperto, franchigia o limitazione di numero di sinistri.**

Se interessato ad una copertura ancora più completa, potrà scegliere in aggiunta altre garanzie opzionali, quali Vip Cristalli e Infortuni del conducente.

Nel ricordarLe che l'istruttoria della pratica assicurativa è completamente gratuita, La invitiamo a scoprire nel dettaglio tutti i vantaggi che Le abbiamo riservato direttamente nella nostra agenzia: saremo lieti di incontrarLa e di conoscere la storia del Suo veicolo d'annata.

Cordiali saluti.

Fondiaria-Sai Divisione Fondiaria

Agenzia Generale "Voghera-Cavour"

Via Covini, 13 - 207058 Voghera (PV)

Tel. 0383.640556 - Fax 0383.360339

Cell. 339.3112955

E-mail: fondiaria.voghera704@gmail.it

Agente: Massimo Castoldi



NOVITA' PER I SOCI



garanzia base R.C.A. - Autoveicoli E Motoveicoli - MASSIMALE €. 3.615.000 - premi annui lordi

numero veicoli	per collezioni di veicoli di età superiore a 30 anni	collezioni comprendenti fino a 5 veicoli di età tra i 20 e i 30 anni	collezioni comprendenti oltre 5 veicoli di età tra i 20 e i 30 anni
fino a 3	€. 150	€. 230	-
da 4 a 5	€. 200	€. 280	-
da 6 a 10	€. 240	€. 320	€. 345
da 11 a 20	€. 310	€. 390	€. 415
da 21 a 30	€. 370	€. 450	€. 475

GARANZIE ACCESSORIE (APPLICABILI ANCHE SU UN SOLO VEICOLO)

RIMBORSO PER TRAINO fino a €. 500 per sinistro utilizzando il tuo abituale meccanico o carrozziere di fiducia nessuna franchigia o scoperto nè limite annuo di risarcimento INCENDIO fino a €. 10.000 compresi accessori del veicolo RICORSO TERZI fino a €. 300.000 per danni da incendio nessuna franchigia o scoperto nè limite annuo di risarcimento	€. 15 per veicolo
CRISTALLI con massimale di €.550 per sinistro nessuna franchigia o scoperto nè limite annuo di risarcimento	€. 20 per veicolo

PER LA STIPULA NON SI RICHIEDE ISCRIZIONE A.S.I. - F.M.I. - A.C.I. - AMMESSE TUTTE LE MARCHE E I MODELLI DI AUTOVEICOLI E MOTOVEICOLI

FINO A 4 CONDUCENTI AUTORIZZATI - NESSUNA LIMITAZIONE ALLA CIRCOLAZIONE (COMPRESI RADUNI, GARE DI REGOLARITA' E SFILATE)

RINUNCIA ALLA RIVALSA PER GUIDA IN STATO DI EBREZZA, GUIDA CON PATENTE SCADUTA E MANCATA REVISIONE DEL VEICOLO

POLIZZA STIPULABILE DAL 1 GENNAIO DEL 20° ANNO DI ETÀ DEI VEICOLI - NESSUNA LIMITAZIONE PER NUMERO DI SINISTRI ANNUI

N.B. PRIMA DELLA SOTTOSCRIZIONE DEL CONTRATTO LEGGERE LA NOTA INFORMATIVA E LE CONDIZIONI DI POLIZZA

AGENZIA GENERALE 'VOGHERA - CAVOUR' - Via Covini, 13 - 27058 VOGHERA (PV) - Agente Generale MASSIMO CASTOLDI
 Telefono 0383.640556 - Telefax. 0383.360339
 Cellulare Personale 339.3112955 - Cellulare di servizio 340.2181066
 E-mail: fondiaria.voghera704@gmail.it



11 - 14 settembre 2008

NSU IN BAVIERA

di Mario Montaldo



Foto sopra: Agnese, Attilio e Mario con le loro NSU durante il viaggio di andata (Foto Montaldo).

Ed eccomi qui a raccontarvi l'ennesimo "raid" effettuato con la mia NSU "1000", fedele compagna da ormai quasi dieci anni. Il "raid" in questione è il viaggio in Baviera voluto e organizzato dall'amico Theo Bechlenberg e Signora Ulla, e più precisamente a Garmish-Partenkirchen. La data stabilita mi è molto congeniale in quanto l'autunno (o quasi) è la mia stagione preferita. Trattandosi di quattro giorni ho dovuto chie-

dere al mio capo due giorni di ferie ("Lei e le sue lamiere arrugginite..." Sich!), ottenute le quali mi organizzo. Alle ore 16.30 di mercoledì 10 settembre parto per Almenno San Bartolomeo (BG) che raggiungo alle ore 20.30, dove trovo già Theo con Francesco Deinnocenti e Signora Sara ad attendermi. Era presente anche Ivano Anzani per informarci che non sarebbe stato dei nostri a causa di problemi di salute di sua suocera. Consumiamo un'ottima cena in hotel, poi tutti a nanna. Al mattino partiamo per Calolziocorte (LC) dove c'è il ritrovo ufficiale; riuniti al gruppo, composto da soci dell'NSU Club Italia e dell'Old Motors Club di Bergamo, partiamo alla volta di Chiavenna e del Passo Maloja, sicuri della strada grazie al "Road Book" fornitoci da Theo, che con teutonica precisione ci conduce passo passo. Superato il Maloja (mt. 1815) attraversiamo il bellissimo altopiano di Silvaplana e St.Moritz. Entriamo poi in Austria, attraversiamo il Tirolo ed in breve siamo a Garmish-Partenkirchen. Messe a riposo in garage le auto, ci rifocilliamo con un'ottima cena, chiacchierando di auto e di altro e finiamo la serata nella stube dell'hotel tra birre e grappini (questi ultimi salatissimi, ma non nel gusto). Al mattino un autobus granturismo ci attende per condurci al Monaco di Baviera. Giunti in città, visitiamo la Rathausplatz dominata dal grande palazzo del Rathaus (Municipio); poi anche un mercato alimentare dove si trovano prodotti provenienti da ogni parte del mondo. Pranziamo in una storica birreria di Monaco, la "Hofbräuhaus" capace di circa 1000 posti! Dopodiché torniamo ai motori visitando il BMW-WELT, il mondo BMW. Si tratta di una costruzione modernissima, dove si possono ammirare gli ultimi modelli di auto e moto BMW, oltre a bar, librerie e negozi di oggettistica e abbigliamento BMW. Di fronte di trova il noto "quattro cilindri", palazzo uffici e una sorta di enorme tazza all'interno della quale si trova il museo storico. Rientrati a Garmish, ceniamo in una tipica Gasthof, frequentata anche da Theo con i suoi amici, dove l'allegria prende presto il sopravvento, grazie anche alla simpatia della proprietaria. Al sabato le auto tornano protagoniste per portarci al Castello di Linderhof, elegante costruzione al centro di un bellissimo bosco. Per il pranzo ci rechiamo alla Gasthof Moser, vicino ad una chiesa, la Wieskirche, frequentatissima méta di pellegrinaggi da tutta la Baviera. All'interno della chiesa qualcuno nota l'assenza di Gino Rossi; lo tro-



Foto sopra: L'auto di "assistenza" di Theo Bechlenberg (Foto Montaldo).

viamo fuori, vicino ad un chioschetto per una sosta ai "box". Ci informa lui, che gli hanno sempre detto che "le montagne vanno viste dal basso, le chiese da fuori e le cantine da dentro". Il nostro Gino! Si torna poi a Partenkirchen per visitare un curioso mercato medioevale dove tutti sono vestiti con i costumi

dell'epoca e praticano i mestieri che c'erano allora. L'hotel ci attende per la cena a buffet e per le ultime birrette insieme. Al mattino ognuno riparte per casa propria con il piacevole ricordo di meravigliosi paesaggi e di una simpatica compagnia. Penso di esprimere il giudizio di tutti facendo i complimenti a Theo e Ursula per l'ottima organizzazione ed il calore con il quale ci hanno assistiti. Dopo 1200 chilometri, non tutti sotto il sole, la "1000" rientra nel suo garage, stanca ma in ottima forma ed io a casa felice di essermi trovato ancora una volta in compagnia degli amici NSU e di aver conosciuto il club Old Motors, persone simpatiche con belle auto. E come sempre... NSU a tutti!

NSU IN BAVIERA FLASH



12 ottobre 2008

Incontro di amicizia: una giornata a Bardi

di Gloria Tanfani



Foto sopra: Il Castello di Bardi (Foto Cefaratti).

Quest'anno il consueto incontro di amicizia, che solitamente si realizza a fine settembre, è slittato ad ottobre per permettere ai soci di poter partecipare al viaggio in Baviera organizzato da Theo Bechlenberg. Così alla mattina del 12 ottobre tutti i convenuti si sono trovati all'uscita autostradale di Fiorenzuola d'Arda per partire tutti insieme verso la meta: il Castello di Bardi. All'incontro di amicizia ottobrina hanno partecipato i seguenti soci: Massimo Bardazzi, Theo Bechlenberg, Marco Berchielli (RO 80), Davide Bologna, Leonardo Cefaratti, Carlo

Cornioli (Prinz 4L), Deinnocenti Francesco, Marcello Fariselli (Prinz 4), Umberto Lacchetti (AUDI 80 GL), Fabio Magnanelli (Prinz Sport Coupé), Gabriella Paggi, Mirco Papini, Pignata Marco (Mazda RX-7), Elio Quarantelli, Domenico Raiani, Gilberto Santimaria, Piera Succu (Prinz 4L), Gloria Tanfani, Giorgio Zecca. E' da precisare che ognuno di loro era accompagnato da amici o parenti. E così il gruppo era composto da 45 persone. Il panorama che si presentava durante la salita era davvero rilassante con i suoi intensi colori autunnali. Un po' meno lo sono state le curve che si sono presentate durante la lunga salita, ma questo è l'Appennino. E così dopo circa un'ora di percorso siamo arrivati a Bardi, situata a 650 metri di altezza sull'Appennino Tosco-Emiliano. Il possente castello medievale domina la cittadina e la valle sottostante, quella del Ceno. La visita guidata dell'eremo ha entusiasmato tutti i partecipanti. La sorpresa veramente inaspettata è stata la simulazione di una battaglia medioevale intrapresa da un gruppo di ragazzi in costume che, immedesimati nella parte di guerrieri, dava veramente l'impressione di essere stati "catapultati" indietro di mille anni. Le sale del castello ospitavano una mostra sulla stregoneria che, anche se interessante, era abbastanza impressionante. Infatti, oltre a documentazione cartacea che descriveva le orrende torture inflitte a tutte le donne accusate di stregoneria dalla Santa Inquisizione, nelle varie stanze erano collocati manichini per meglio rappresentare alcune situazioni del tempo. Bellissime le viste panoramiche dai vari punti strategici, per le quali siamo stati favoriti da una giornata luminosa e molto soleggiata. Al termine di questa mattinata ricca di emozioni siamo tornati al parcheggio dove ci attendevano le nostre vetture (non tutte NSU e non tutte d'epoca...) per dirigerci a Salsomaggiore Terme. Qui ci aspettavano al Ristorante "Poggetto" con un ricco menù a base di ottimi piatti locali. Al termine del pranzo siamo riusciti a scattare una bella foto di gruppo con torta che, grazie alle nuove tecnologie, abbiamo subito stampato e ne abbiamo consegnato una copia a ricordo della bellissima giornata. Grazie infinite a Piera ed Elio che come sempre ci hanno regalato una giornata indimenticabile!

UNA GIORNATA A BARDI FLASH



Le fotografie di questa pagina sono di Leonardo Cefaratti e Gloria Tanfani

24 - 26 ottobre 2008

Fiera di Auto e Moto d'Epoca a Padova

di Gilberto Santimaria



Foto sopra: La NSU 1200 C Automatic di Walter Conti (Foto Tanfani).

Ennesimo grande successo di pubblico alla Fiera di Auto e Moto d'Epoca che si è tenuta a Padova a fine ottobre. Ormai Padova ci ha abituato alle grandi cifre: più di cinquantamila visitatori sono un bel biglietto da visita per qualsiasi mostra espositiva e in Italia Padova è sicuramente la regina di tali manifestazioni. Il nostro club è da anni presente alla mostra patavina con uno stand ampio e ben disposto con una superficie di ben centosessanta metri quadrati. Ma per l'edizione 2008 l'organizzazione della rassegna ci ha obbligato a rinunciare a sessantaquattro metri quadrati, mo-

tivando questa decisione con l'esigenza di accontentare altri sodalizi. In realtà la riduzione di spazio imposta ai club era dettata unicamente dall'esigenza di assegnare vaste "praterie" alle Case automobilistiche; ad esempio la superficie dello stand dell'Alfa Romeo era veramente notevole e i vari modelli di autovetture esposte, anche moderne, erano disseminate qua e là. Così i club hanno dovuto necessariamente ridimensionarsi e rinunciare ad esporre modelli anche interessanti, preferendo a questi ultimi modelli di grande popolarità. Noi abbiamo rinunciato alla innovativa Spider Wankel, che ha dovuto far posto alla più popolare e conosciuta Prinz 4. La vedette del nostro stand è stata la NSU 1200 C Automatic di Walter Conti, fresca di restauro, ammirata da tutti nella sua classica livrea verde. La carrozzeria lucente e perfettamente verniciata ha attirato molti visitatori, ma la particolarità di questa vettura è costituita dal cambio semiautomatico, che permette al guidatore di affrontare lunghi tragitti nel caotico traffico cittadino senza l'assillo della frizione. E trattandosi di un'auto in circolazione sulle nostre strade negli anni Settanta, si può certo parlare di un'innovazione piuttosto clamorosa, considerando anche il fatto che si sta parlando di una vettura poco più grande di un'utilitaria. Un'altra auto esposta al nostro stand era la simpatica NSU Prinz 3 di Attilio Todeschini. Per la seconda volta è stata esposta la bella NSU Prinz 4 di Marcello Fariselli arrivata in fiera sulle proprie ruote direttamente dalla provincia di Ravenna. Molto successo ha avuto la bellissima NSU Prinz Sport Coupé di Fausto Golinelli, un modello ormai raro e molto ricercato, quasi quanto l'introvabile NSU TT che quest'anno abbiamo potuto mostrare al numeroso pubblico grazie alla disponibilità del Dottor Maran di Padova. Infine, ma non certo di minor importanza, uno spazio è stato riservato alla perfetta NSU RO 80 di Franco Rosa che ci ha portato la vettura ed è rimasto con noi durante le tre giornate di fiera. Come negli anni precedenti

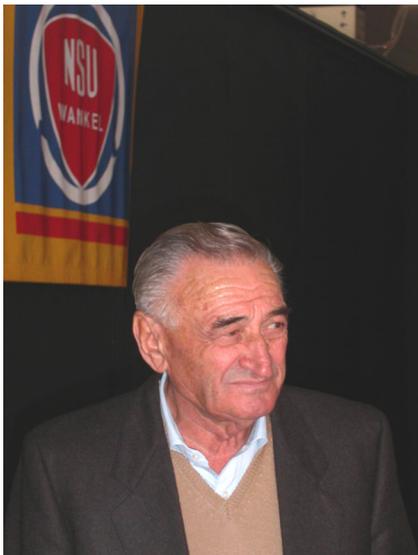


Foto sopra: Andrea e Giovanna Bonopera di Udine (Foto Tanfani).

abbiamo esposto un piccolo motore Wankel destinato all'uso marino. Grazie ad un televisore collegato ad un lettore DVD abbiamo poi mandato in onda alcuni filmati originali NSU dell'epoca, che hanno polarizzato l'attenzione dei visitatori. Particolarmente apprezzati quello sul funzionamento del motore Wankel e quello del viaggio in Islanda di una piccola NSU Prinz 3. Nutrita la pattuglia degli addetti ai lavori: lo stand è stato condotto da Italo Ruzza, storico promotore della mostra patavina, dal

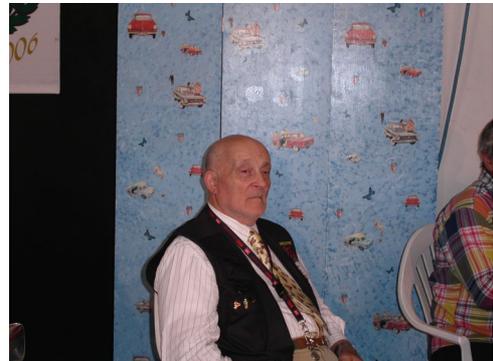
sempre presente Vice Presidente Attilio Todeschini, da Franco Rosa, esperto di motori Wankel, da Walter Conti, orgoglioso possessore della 1200 C, e da me. Utilissima la presenza della nostra segretaria Gloria Tanfani, che si impegna sempre moltissimo e che sembra "realizzarsi" in modo particolare in queste situazioni. Ringraziamo anche Agnese Cossali e Pasquy Taetti per la loro gentile e costante presenza allo stand. Ma è sicuramente doveroso ringraziare anche l'attivo Adriano Friso, amico inseparabile di Italo Ruzza, e il gentile Matteo, nipote di Italo, che hanno partecipato all'allestimento e allo smontaggio del nostro stand. Una citazione e un ringraziamento particolare al nostro socio Commendatore Enzo Benetti di Bologna, che era presente alla Fiera di Padova con la sua magnifica BMW 700 e che faceva parte dello staff di un club a cui è iscritto. Benetti ci ha concesso di fotografare, accanto alle nostre autovetture NSU, le graziose ragazze che erano presenti al suo stand. Grazie Commendatore! Tanti soci ci hanno fatto visita e la loro presenza al nostro stand ci incoraggia a continuare ad essere presenti alla fiera patavina: Massimo Bardazzi, Enzo Benetti, Massimo Benvenuti, Marco Berchielli, Andrea Bonopera, Antonino Capuano, Leonardo Cefaratti, Antonio De Cesaris, Antonio Fanti, Roberto Marras, Marco Pignata, Elvis Piva, Italo Serra, Primo Taborelli, Gianandrea Toffano, Mariella Vicentini. Nell'ambito della Fiera di Auto e Moto d'Epoca di Padova l'asta di Coys è stata molto affollata e, come al solito, sono stati proposti al pubblico pezzi veramente interessanti. Il nostro interesse si è focalizzato su una Isotta Fraschini 8A Landaulet del 1929 (rimasta invenduta) e su un Volkswagen Samba Bus del 1958 venduto alla bella cifra di 70.200 euro. Molto belle anche le vetture proposte dai commercianti, tra le quali segnaliamo una Fiat "600 Multipla" venduta a 21.000 euro e una Volkswagen 1600 TL proposta all'interessante cifra di 10.800 euro. Tutto questo significa, in periodo di grave crisi finanziaria, che l'auto storica costituisce per molti una specie di "bene rifugio", quasi fosse un investimento sicuro ed affidabile. Buona la presenza della Case e dei Registri Ufficiali, tra cui Alfa Romeo (che aveva uno stand veramente enorme), Citroën, Fiat, Lancia, Maserati e Porsche. Anche quest'anno era presente la Polizia di Stato, con vari veicoli provenienti dal museo di Roma. E per finire qualche dato ufficiale: 50.000 visitatori, 1.200 espositori, 2.300 vetture e 100 club storici. Quindi ancora una volta una conferma dell'importanza e del carattere internazionale della Fiera di Padova, che rimane senza alcun dubbio la più titolata mostra-scambio italiana. Arrivederci alla prossima edizione.

PADOVA FLASH



Le fotografie di questa pagina sono di Gloria Tanfani

PADOVA FLASH



Le fotografie di questa pagina sono di Gilberto Santimaria e Gloria Tanfani

14/12/2008

Raduno con le Fiat Topolino

NON CI SIAMO RIUSCITI!

di Gilberto Santimaria



Foto sopra: Le Fiat Topolino schierate (Foto Tanfani).

Era inevitabile. Dopo tanti successi raccolti in tanti anni di presidenza... doveva succedere! Abbiamo fatto "flop" e abbiamo rimediato una brutta figura con i simpaticissimi amici del "Club Amici delle Topolino". Alcuni mesi prima della data dell'evento sono stato contattato da Paolo Previtali, Presidente del "Club Amici delle Topolino", che ha invitato il nostro sodalizio a partecipare il giorno 14 dicembre al "5° Gran Premio di Natale 2008", un appuntamento ormai classico in cui le Fiat Topolino "sfidano" ogni anno un modello di

vettura utilitaria analogo per cilindrata. Ho perciò iniziato ad effettuare un giro di telefonate per "reclutare" i nostri soci interessati alla manifestazione, che si è svolta a Curno, in provincia di Bergamo. Dopo aver trovato un numero sufficiente di aderenti all'evento, ho confermato al Signor Previtali la nostra partecipazione. Purtroppo però, complice forse la nostra assemblea dei soci che si è tenuta una settimana prima a Salsomaggiore, alcuni giorni prima dell'evento ho ricevuto molte disdette ed alla fine solo io e il nostro Vice Presidente Attilio Todeschini, accompagnati dalle rispettive consorti, ci siamo trovati a Curno. Dopo aver superato l'imbarazzo iniziale, abbiamo trascorso una bellissima giornata con Paolo e i suoi soci, appassionati e veri cultori della Fiat Topolino, giunti da diverse parti d'Italia. L'unica NSU Prinz 4L partecipante è stata quella del consigliere regionale Daniele Belotti. Alla manifestazione era presente l'associazione Onlus "Un naso rosso per...", che si dedica alla "clownterapia" e che presta aiuto nel trasporto dei bambini malati o disabili. A questa Onlus è stato donato un assegno dall'associazione "Botteghe di Curno", uno degli sponsor della manifestazione. Anche la UBI Banca ha sponsorizzato l'evento e in rappresentanza dell'istituto di credito è intervenuta la Signora Silvana Fassi, mentre il Comune di Curno è stato rappresentato dal Sindaco, Signor Angelo Gandolfi. Il "Club Amici delle Topolino" ha predisposto premi per i partecipanti al "5° Gran Premio di Natale 2008" e anche il nostro sodalizio ha ricevuto una bella coppa. Al pomeriggio, prima della chiusura della manifestazione, abbiamo potuto assistere a diversi concerti dove si sono esibiti vari gruppi musicali: il "Coro degli Angeli" di San Pellegrino Terme, l'orchestra dell'associazione "Le Muse" e il gruppo dei giovanissimi "Worthless". Devo tributare un ringraziamento particolare a Paolo Previtali che, con grande maestria e consumata abilità, ha organizzato una bella manifestazione, dando a tutti i partecipanti la possibilità di trascorrere una giornata in grande allegria, in compagnia di tante perfette ed efficienti auto storiche.

RADUNO FIAT TOPOLINO FLASH



Le fotografie di questa pagina sono del "Club Amici delle Topolino" e di Gloria Tanfani

Passione NSU

Fabio Magnanelli ci racconta la sua passione per la NSU

di Fabio Magnanelli



Correva la primavera del lontano 1969 quando mio padre, stanco di andare a lavorare in bicicletta, decise di comprare la sua prima automobile: una Fiat 500. Andò per prenotarla, ma i tempi di attesa erano lunghissimi. Non sarebbero riusciti a consegnarla nemmeno per il periodo delle ferie e così rinunciò. L'anno seguente, il 1970, si mosse con parecchio anticipo, ma la scelta fu indirizzata verso un altro modello. Pensando infatti che la Fiat 500 fosse troppo piccola per la famiglia (all'epoca eravamo in tre) optò per una NSU Prinz 4L verde che diventò nostra il 3 aprile 1970. Ricordo come se fosse ieri il giorno del ritiro. Avevo cinque anni e insieme a mamma e papà andammo dal concessionario per portare a casa la nostra prima auto. Appena la vidi mi accomodai subito sul sedile a fianco di mio papà, costringendo mia mamma a sedersi dietro. Il venditore che ci stava consegnando la vettura disse subito: "Eh no! Il bambino si deve sedere dietro". Ma io rimasi impassibile e non lasciai la mia postazione guadagnata con orgoglio. La prima sera andammo a trovare mio zio per mostrargli la nostra nuova auto, ma sulla strada del ritorno avemmo subito una brutta sorpresa: la Prinz ci lasciò in panne. Allora mia mamma che non ha una grande conoscenza di motori, disse subito a mio padre: "E, ma se non sai guidarla perché l'hai comprata?". Mio padre non si perse d'animo e diede subito un'occhiata al motore. Si accorse che il problema era solo un filo della bobina staccato. Lo sistemò e la Prinzetta si rimise subito in moto. Gli anni passarono assieme alla Prinz. A quattordici anni mio padre cominciò a darmi le prime lezioni di



Foto sopra: La prima NSU Prinz 4L della famiglia Magnanelli (Foto Magnanelli).

guida nelle stradine di campagna e il giorno che compii i diciotto anni andai a consegnare la pratica alla Motorizzazione Civile per la patente da privatista. Fu con la mitica Prinz verde che superai al primo colpo l'esame di guida. Negli anni seguenti anche mio fratello e mia sorella superarono lo stesso esame a bordo della nostra NSU. Nel 1986, dopo il servizio militare, iniziai a lavorare in fabbrica e quindi acquistammo un'Audi 80 nuova di colore grigio (che abbiamo ancora adesso), ma sinceramente tra le due auto io preferivo sempre la NSU Prinz. Nel 1994, non stanco della guida, cambiai lavoro e mi misi a fare il taxista. Si ripresentò così la necessità di

cambiare auto, a meno che non adattassi l'Audi all'occasione. E visto che qualsiasi auto può diventare Taxi purché abbia quattro porte, decidemmo con mio padre di verniciare la nostra Audi di colore bianco. La feci così omologare taxi e fu pronta per il nuovo lavoro. Ma la nostalgia per la Prinz era tanta e appena possibile qualche giretto non me lo facevo mancare. Arrivò però il momento di fermare la Prinz definitivamente. Le sue condizioni erano veramente pessime a causa dei lunghi anni passati in strada esposta a tutte le intemperie. Era il 1998 e all'ultima revisione la piccolina non superò l'esame. Mio padre, ormai in pensione, pensò fosse giunto il momento della demolizione. Ma io mi opposi. Pensavo che, in previsione di un prossimo trasloco in una casa molto più grande e dotata di un garage spaziosissimo, avremmo potuto ricoverarla in attesa di un restauro radicale. Nel 2000, precisamente a luglio, la casa fu pronta e così anche la Prinz venne trasferita nella sua nuova dimora dopo aver trascorso gli ultimi due anni in un cortile di una cascina di nostri amici. La portammo poi da un carrozziere per il restauro ma quest'ultimo cominciò ad accampare difficoltà sul recupero delle parti di carrozzeria troppo danneggiate. Cominciammo così ad occuparci noi di questa ricerca ma, presso un ex ricambista, anziché trovare i pezzi ricercati trovammo una Prinz verde del 1971 in ottimo stato. Meditai alcuni giorni sul da farsi e poi decisi di acquistarla. Al momento di ritiro dell'auto, il vecchio proprietario mi diede un bigliettino da visita di un club. Si trattava dell'NSU CLUB ITALIA. Fu così che venni a conoscenza dell'esistenza di questa associazione. A casa telefonai al numero riportato e mi rispose il Signor Luciano Iachetti che gentilmente mi spiegò lo scopo del club e mi diede varie delucidazioni in merito. Decisi così di iscrivermi. Era il 2001. Dal quel momento la mia passione per le NSU aumentò e negli anni sono riuscito ad acquistare diverse vetture del Marchio. Oggi finalmente mi ritrovo con una ricca gamma di gioielli NSU. Tutti in ordine e pronti per andare ai raduni. Ma un piccolo inconveniente c'è: ogni volta ho l'imbarazzo della scelta e non so mai con quale auto partecipare! E la nostra Prinz verde di famiglia? Che fine avrà fatto? Niente paura, al momento si trova ancora in attesa di restauro nel grande garage di casa. Dopo un onorato servizio durato ben ventotto anni, durante i quali ci ha portato in ogni luogo senza mai lasciarci a piedi, ora sta aspettando pazientemente il meritato restauro. La seconda NSU Prinz 4L verde giunta in casa Magnanelli



Foto sopra: Il cruscotto della NSU Prinz 4L di Fabio Magnanelli (Foto Magnanelli).

nel 2000 è stata invece rivenduta. Infatti, a causa di una riverniciatura non perfetta non mi era stato possibile omologarla ASI e quindi la sostituii con una di colore rosso praticamente perfetta. Al termine del mio racconto voglio ringraziare in modo particolare Fausto Golinelli che con la sua pazienza e competenza mi ha sempre aiutato nei minimi particolari per l'assistenza alle mie amate NSU!

Saluti NSU a tutti!!



Foto sopra: Fabio Magnanelli accanto alla prima Prinz di famiglia (Foto Magnanelli).



Foto sopra: Nella prima foto Fabio con il padre, nella seconda con la madre (Foto Magnanelli).



Foto sopra: Le autovetture NSU che compongono la collezione di Fabio Magnanelli (Foto Magnanelli).

Storia della NSU dal 1957 al 1970

di Gilberto Santimaria

Anno 1957 Dopo molti anni la NSU ritorna alla produzione di autovetture e nasce il modello "Prinz".

Anno 1959 La 20.000^a "Prinz" esce dagli stabilimenti e inizia contemporaneamente la produzione del modello "Sport". Il 1959 segna pure un importante passo verso una rivoluzione nel campo motoristico: a Neckarsulm viene presentato il motore NSU-WANKEL, progettato dall'ingegner Felix Wankel.

Anno 1960 Negli stabilimenti NSU lavorano ormai 7.500 persone. Lo stesso anno la milionesima motoretta "Quickly" lascia la catena di montaggio. Contemporaneamente prosegue la progettazione di vetture più grandi, come la "1000" e la "1200".

Anno 1961 Esce la "Prinz 4", un'utilitaria di 600 centimetri cubi, che uscirà di scena nel 1973.

Anno 1964 Viene posta in commercio la prima automobile al mondo con motore a pistoni rotanti con carrozzeria aperta: la NSU "Spider Wankel". Nello stesso anno la Casa si orienta verso vetture di media cilindrata e nasce la "1000", che all'inizio venne chiamata "Prinz 1000".

Anno 1965 In quest'anno nasce la "1000 TT", una berlinetta sportiva destinata agli utenti più sportivi. Arriva anche una vettura di 1.085 centimetri cubi che si chiamerà "Typ 110". Successivamente verrà costruita con motore di 1.177 centimetri cubi e si chiamerà "1200". Sia la "1000", che la "1200" vengono accolte molto favorevolmente dal pubblico.

Anno 1967 La NSU si ricorda dei propri clienti sportivi e produce la "1000 TTS", una vettura dotata di un propulsore erogante 70 CV, che potevano diventare 85 con il gruppo "Speed". In quest'anno nasce anche la "1200 TT", una brillante vettura che si imporrà anche nelle gare sportive. Al Salone dell'Automobile di Francoforte viene presentata la NSU "RO 80", una grossa e potente berlina dotata di motore a pistoni rotanti. Conquisterà subito l'ambito titolo di "Vettura dell'Anno" e uscirà di scena dieci anni dopo.

Anno 1968 Nonostante la crisi che affligge altre Case tedesche, alla NSU gli ordini superano del 20 per cento la massima produzione realizzabile. Gli stabilimenti vengono ampliati.

Anno 1969 La NSU e l'Auto Union (di proprietà della Volkswagen) si fondono, dando vita ad una nuova società denominata AUDI-NSU Auto Union A.G.. La "K 70", una vettura media di ampie proporzioni progettata interamente da NSU, verrà poi commercializzata con il marchio Volkswagen.

Anno 1970 Verrà ultimata la costruzione del grande stabilimento della Comotor S.A. (nella quale la NSU e la Citroën hanno un'eguale partecipazione), destinato alla produzione in grande serie dei motori a pistoni rotanti NSU-WANKEL.

Passione NSU

Luca Strano ci racconta la sua passione per la NSU

di Luca Strano



La vasca da bagno. La saponetta. Se vedi uno con Prinz verde toccati i cosiddetti... porta male. Peggio se è targata Arezzo. Quante leggende sulla piccola di Neckarsulm. Risatine, invidie, comunque tanto interesse per una piccola che negli anni Sessanta ha lasciato il suo segno tra gli automobilisti italiani. Se ci fosse stata la facilità di scambi commerciali di oggi il successo sarebbe stato ancora maggiore. Infatti uno dei punti deboli delle macchine straniere era la difficoltà, o presunta tale, di reperire i pezzi di ricambio. Io e la Prinz siamo nati insieme e cresciuti insieme, come un grande amore che nasce sui banchi di scuola e dura per una vita. Ed ora è tornata. Dopo più di vent'anni la Prinz fa di nuovo parte della mia famiglia. Ma procediamo con ordine. Nel maggio del 1963, mio padre acquista la prima Prinz 4 blu che ci accompagna fino al 1969, sostituita da una nuova Prinz 4L di colore champagne. Nel frattempo ero nato io, e i miei ricordi di infanzia sono tutti legati a questa macchina meravigliosa. Io crescevo, la macchina invecchiava e i chilometri aumentavano, ma la vecchia "vasca da bagno" non dava segni di stanchezza. Arrivato il momento di prendere la patente, naturalmente la Prinz è stata la prima macchina che ho guidato (anche prima dei diciotto anni!). Ricordo a questo proposito un episodio. Avevo da poco compiuto i quattordici anni ed ero a casa per le vacanze estive. Mia madre doveva andare alla posta del paese vicino a circa sei chilometri. La aspettavo in macchina, col motore acceso, e appena arrivò le dissi: "Guido io". Sguardo un po' perplesso, poi si sedette sul sedile del passeggero. Tutto andò bene finché sorpassai una 500. Mi trattò male e chiaramente volle guidare lei nel percorso di ritorno. Avevo però vinto la mia piccola battaglia. Poi arrivò la patente, e dopo poco mi comprarono una Fiat Uno, ma la Prinz rimase sempre in casa nostra finché una brutta mattina la distrussi an-

dando al lavoro. Irrecuperabile. Purtroppo finì in demolizione e con lei le mie speranze, i miei ricordi, i miei sogni. La Uno finì presto la sua carriera, troppi problemi, e da allora ho sempre avuto macchine tedesche, molto più affidabili e sicure. Dalla morte del babbo, nel 2002, la mia situazione mi ha portato sulla strada dell'acquisto di una nuova Prinz. Mi sono separato e risposato, di conseguenza la mamma è rimasta sola e, visto che abitiamo in una casa di campagna, sentiva l'esigenza di avere una macchina per potersi muovere. Vaghiate tante idee e tanti modelli, un giorno uscì con la frase: "Mi piacerebbe una Prinz...". Tramite internet ho iniziato a cercare. Dalle nostre parti non si vedevano da un pezzo, ma tramite internet invece ho avuto modo di vedere che ancora ne circolavano. Ad aprile di quest'anno ho fatto una girata dalle parti di Imola e nel garage di Fausto Golinelli mi è apparso uno spettacolo. Ho rivisto l'auto dei miei sogni in vari modelli e cilindrate. Ed è stato subito amore! Abbiamo definito subito l'acquisto, anche se per poter tornare a sedermi al volante sarebbe dovuto passare un po' di tempo. Pratiche burocratiche, iscrizione ASI, le ferie di mezzo, e così sono venuto in possesso della mia vettura il 23 agosto. Il viaggio di ritorno è stato da me voluto nel modo migliore per godersi la vettura, la strada, il panorama. Anche il tempo pareva volesse darci una mano. Dopo tanti giorni di caldo la giornata era abbastanza fresca, adatta a percorrere un centinaio di chilometri senza aria condizionata, alla quale purtroppo siamo abituati. Forse l'unico difetto della Prinz è proprio questo. Dopo pranzo siamo partiti con mia moglie da Imola, fermandoci subito dopo per scattare alcune foto davanti all'autodromo. Praticamente una tappa obbligata. Visita con foto alla statua di Senna, uomo straordinario e generosissimo, nonostante avesse il difetto più grosso per un pilota di Formula 1: quello di non aver mai corso con una Ferrari. Siamo saliti sul Passo della Futa con altre soste per fotografare il paesaggio e la macchina. La salita è stata lunga, ma il motore non dava il minimo segno di stanchezza. Altra tappa obbligata del nostro viaggio era il Lago di Bilancino, che non avevamo mai visto così da vicino. Naturalmente altra sosta con foto. L'ultimo tratto del nostro viaggio era la superstrada Firenze Pisa Livorno, ma anche qui nessun problema e nessun segno di incertezza del motore. Alla fine sono passato dalle strade del mio paese con la macchina di venti anni fa, fra tanti sguardi curiosi e meravigliati. E ora spero che la piccola vasca da bagno ci faccia compagnia per tanti anni, invecchiando con noi.



Foto sopra: Cristina, la moglie di Luca Strano, ritratta accanto alla Prinz (Foto Strano).

Le mille fatiche di Walter Conti

di Walter Conti

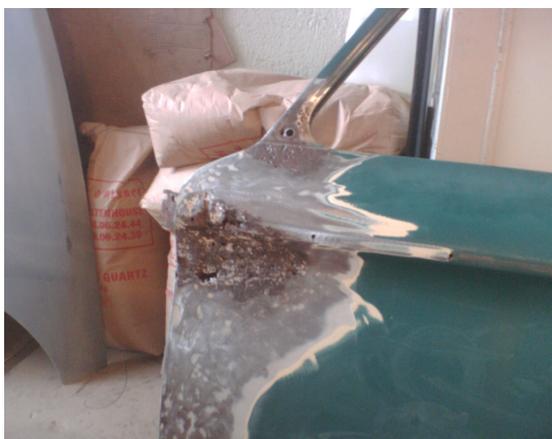


Foto sopra: La NSU 1200 C Automatic di Walter Conti (Foto Tanfani).

Sono giunto alla fine del restauro della mia NSU 1200 C Automatic, un vero e proprio capolavoro, se così vogliamo dire, e mi sento “obbligato” a scrivere un piccolo resoconto sul mio primo restauro di un’auto d’epoca. Avendo pochissima esperienza in questo campo, sono sempre molto scrupoloso nell’eseguire i lavori e cerco di curare tutto nei minimi dettagli. Sicuramente alcuni di voi mi conoscono visto che nei precedenti notiziari del club si anticipava

la relazione di un restauro di una 1200 C. L’artefice di quel ricondizionamento sono io e, grazie ai tanti soci conosciuti all’NSU CLUB ITALIA, sono riuscito a racimolare alcuni pezzi di ricambio indispensabili per proseguire il restauro della vettura. Sarebbe stato troppo bello e facile acquistare una vettura quasi in ordine, già marciante su strada, per pochi soldi. Ma alla fine chi spende poco, paga dopo! Mi piace eseguire i lavori con rigore, mettere mano personalmente ai vari particolari ed entrare nel “vivo” dello spirito che animò i progettisti del Marchio tedesco. Molti di noi raccontano che l’amore per la NSU, oggi, è legato ai ricordi della propria infanzia e del passato, ricordi assolutamente indelebili, che non ci si stanca mai di raccontare. La mia NSU 1200 C Automatic non era in buone condizioni, ma aveva i documenti in regola e soprattutto le targhe originali. Parto con un’auto trainante un carrello porta-vetture e ritorno in Svizzera, dove risiedo, con la pregiata “preda”: una scolorita 1200 C di colore verde. La vettura presenta il pregio di essere in versione Automatic, praticamente introvabile in Italia (un altro esemplare è in possesso del Dottor Livio Uderzo). La vettura viene completamente smontata e una valida carrozzeria provvede al “risanamento” delle parti danneggiate dagli anni e dalla ruggine. Alcune parti della carrozzeria vengono sostituite e tutta la carrozzeria viene portata a lamiera, un trattamento che garantisce ottimi risultati di durata nel tempo. Dopo un’attenta preparazione la carrozzeria viene verniciata nel suo colore verde originale ed il risultato è assolutamente perfetto. Tutta la meccanica viene smontata, il motore viene rifatto rispettando al massimo l’originalità, con qualche concessione cromatica non prevista dal progetto originario. Il cruscotto è irrecuperabile e allora mi metto pazientemente all’opera e dopo aver ricavato uno stampo... lo riproduco fedelmente! Vengono rifatti anche gli interni e il risultato finale è di grande effetto. Che soddisfazione possedere una NSU così!

IL RESTAURO FLASH



Le fotografie di questa pagina sono di Walter Conti

IL RESTAURO FLASH



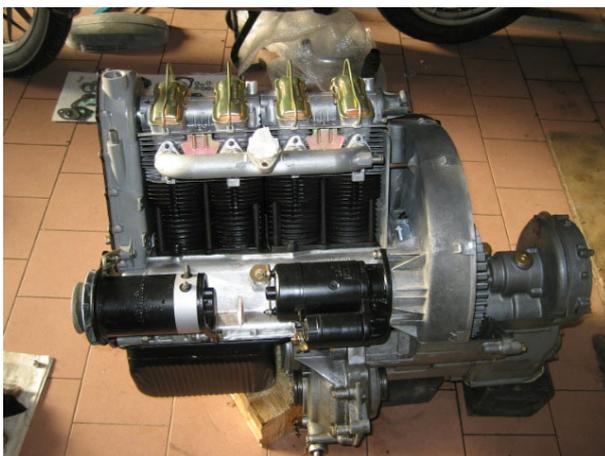
Le fotografie di questa pagina sono di Walter Conti

IL RESTAURO FLASH



Le fotografie di questa pagina sono di Walter Conti

IL RESTAURO FLASH



Le fotografie di questa pagina sono di Walter Conti

Quando eravamo poveri...

di Gilberto Santimaria

Da tempo colleziono depliant di auto NSU e ormai ne trovo sempre meno. Ecco perché la mia ricerca si è ora orientata ai depliant di motociclette NSU, un campo per me agli albori e ancora tutto da scoprire. Ora che ho raggiunto la prima decina di depliant, ho notato un particolare molto interessante... Quando in Italia nel dopoguerra la motocicletta imperversava, gli uomini erano sì molto più poveri di oggi, ma molto più felici! Oggi qualsiasi cosa ci sembra dovuta e raggiungibile. Ci si vergogna se non si ha il navigatore satellitare, se non si naviga su internet, se si va al mare a Riccione (non parliamo di Rimini!) e se non si va all'happy hour dopo l'ufficio. Negli anni Cinquanta si era felici di possedere il televisore, di avere il telefono e i servizi igienici in casa e per l'aperitivo ci si accontentava di uno "spruzzato". Oggi chi entra da un concessionario e vuole comprare una moto si porta a casa un bellissimo depliant con tante pagine di carta lucida e patinata, con tante fotografie colorate e un mare di dati che esaltano le qualità tecniche e stradali del "mostro"! Un tempo chi voleva avvicinarsi all'acquisto di una motocicletta (nel nostro caso NSU) si portava a casa un semplice foglietto, quasi trasparente, delle dimensioni di 25 per 17,5 centimetri. E quel semplice foglietto bastava a far sognare il potenziale acquirente. Poi, dopo aver firmato il contratto, si veniva in possesso di un catalogo un po' più "corposo", che però non andava mai oltre le sei facciate. Ma alla NSU, si sa, sono sempre stati all'avanguardia e allora qualcuno pensò di fare un grazioso opuscolo dedicato ai futuri motociclisti, che in pratica, oltre a far conoscere le caratteristiche tecniche, esaltasse tutte le vittorie delle due ruote di Neckarsulm. E in quegli anni la NSU poteva sicuramente vantarsi per gli ottimi risultati sportivi conseguiti sulle piste di tutto il mondo: pensate che ad un certo punto la NSU si allontanò dai circuiti "per manifesta superiorità"! Gli ottimi risultati conseguiti sui circuiti di tutto il mondo dai piloti NSU non potevano non influenzare le vendite e la NSU divenne uno dei maggiori produttori di moto di quegli anni. Poi quando la moto diventò "stretta" per gli Italiani, le "microcar" fecero la loro comparsa sul mercato, ma furono accolte in modo freddo dai nostri connazionali. Basta pensare a quella geniale Iso Isetta, che poteva trasportare due persone al riparo delle avversità atmosferiche e che in Italia ebbe veramente uno scarso successo. Quando la Iso vendette il brevetto alla BMW, i Tedeschi tributano una calda accoglienza alla nuova macchinina. Poi vennero le prime utilitarie e la NSU propose la prima Prinz, seguita poco dopo dalla brillante Prinz Sport. Ebbene anche per loro, come accadeva anni prima per le moto, i primi depliant furono dei semplici foglietti corredati da pochi dati tecnici e una piccola foto. Poi si sentì l'esigenza di consegnare all'ipotetico cliente "qualcosa" di più importante e vennero i primi depliant con ambientazione, dove la vettura veniva presentata in particolari situazioni, ad esempio contornata da una felice famiglia. Con la "RO 80", un'auto di nicchia (come si direbbe oggi), si arrivò poi alla busta cartonata contenente ben cinque depliant, ognuno dei quali dedicato ad una caratteristica "vincente" della vettura. Un tempo l'auto costituiva la vera arma vincente per uscire dalla monotonia quotidiana e raggiungere il mare nella stagione estiva era quasi un sogno, un bel sogno, ma sicuramente realizzabile a costo di qualche sacrificio. Chi non ricorda le utilitarie stipate di bambini, con tanto di portapacchi sul tetto? Sul portapacchi trovavano posto le valige più grandi e gli automobilisti più meticolosi le ricoprivano con un bel pezzo di cellophane o di tela cerata, che poi in velocità produceva una fastidiosa musichetta. Le automobili non avevano il condizionatore e quando si raggiungeva l'agognata meta ci si cambiava la maglietta intrisa di sudore. A poco erano serviti i famosi "freschi" (con tanto di tasca posteriore portacarte) che rivestivano la parte centrale dei sedili anteriori. In quei tempi però l'auto era una vera "meraviglia", durevole nel tempo, e non un bene di consumo da cambiare in continuazione per restare al passo con i tempi e con i vari "Euro". Oggi siamo in piena recessione e le Case automobilistiche sono in serie difficoltà, dopo aver conosciuto momenti di vera gloria. Sono sicuro... ci si divertiva più allora ad andare in vacanza con la moto in Valbrona o a Rimini!

12 luglio 2008

Roberta e Michele oggi sposi... in RO80

di Pasquy Taetti e Roberta Rosa

La simpaticissima Pasquy Taetti, nostra socia e moglie di Franco Rosa, ci ha inviato le foto del matrimonio della figlia Roberta che così racconta la sua giornata indimenticabile.



Da quando mio papà ha sistemato la sua NSU RO80, immaginavo di usarla per il mio matrimonio. Ma il mio futuro marito preferiva un'altra auto. Così, un po' per soddisfare un mio desiderio e un po' per fargli uno scherzo sono arrivata in chiesa con la RO80.



Lui non se l'aspettava ed è rimasto sbalordito e confuso... ma è andata bene... mi ha sposato lo stesso.



Mio padre mostrava con orgoglio... auto e figlia!



Fuori dalla chiesa però...



...gli ho fatto trovare l'auto che aveva scelto lui, e così...



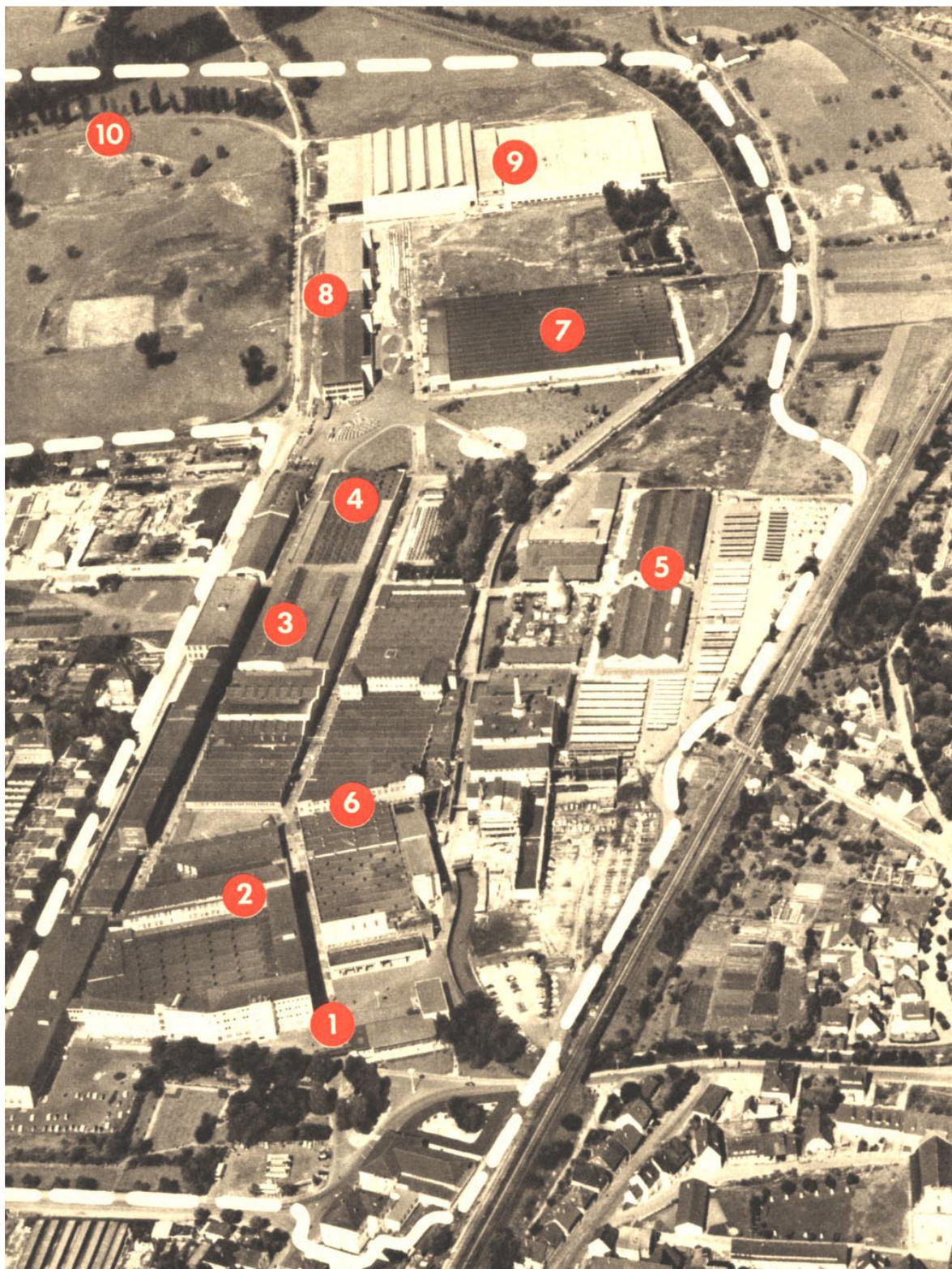
...vissero tutti felici e contenti!!



AUGURI AGLI SPOSI!!

Visita virtuale allo stabilimento NSU di Neckarsulm

di Gilberto Santimaria



Siete pronti a seguirmi? Partiamo alla volta di Neckarsulm, una tranquilla cittadina tedesca che sorge dove il piccolo fiume Sulm sfocia nel Neckar (da qui il nome Neckarsulm), distante 570 chilometri da Bresso, la città dove risiedo in provincia di Milano. Neckarsulm conta 15.000 abitanti nei primi anni Sessanta, mentre oggi circa 27.000 persone abitano nella graziosa cittadina tedesca. Dal 1963 Neckarsulm è gemellata con l'italiana Bordighera. Vi voglio portare in NSU Strasse, dove un tempo sorgeva la gloriosa NSU Werke, la famosa fabbrica che si estendeva su una superficie di 647.000 metri quadri. Ora la costruzione originaria, come molti di voi sapranno, non esiste più e ha dovuto far posto ad un complesso moderno ed elegante che ospita il Centro Audi. Ho pensato di portarvi a visitare lo stabilimento della NSU dopo che ho letto su "La nostra Prinz", una rivista degli anni Sessanta, quanto segue: "A questo proposito Vi rivolgiamo subito un invito: se dovete attraversare, durante un viaggio, la bella valle del Neckar, non lasciatevi sfuggire l'occasione di visitare la fabbrica della NSU a Neckarsulm. Dal lunedì al venerdì ogni mattina alle ore 10, ha inizio la visita di questo grande e moderno complesso industriale, che certamente interesserà anche Voi. Sappiamo che una visita alla NSU Werke piace perfino alle Signore, che pure di solito, non dimostrano troppo interesse per la tecnica". Quanti di voi sapevano che la NSU organizzava anche visite allo stabilimento? Sicuramente pochi e certamente questo dimostra la dinamicità della NSU, che già più di quarant'anni fa dimostrava di essere azienda dai contenuti moderni e all'avanguardia. Iniziamo la nostra visita virtuale facendo un bel giro su un elicottero dal quale ammireremo la NSU Werke vista dall'alto (fotografia della pagina accanto).

1. Ingresso principale con annessa strada principale attraverso tutta la fabbrica fino al reparto automobili
2. Amministrazione, uffici, direzione
3. Reparto presse (particolari per motociclette e automobili)
4. Costruzione motori
5. Reparto prove
6. Fabbricazione attrezzi per impianti speciali NSU
7. Montaggio Quickly, Prima e motociclette
8. Imballaggio e spedizioni in Germania e all'estero
9. Reparto autovetture. Fabbricazione Prima
10. Pista di collaudo lunga 1,6 chilometri

Dall'alto è facile capire quanto era vasta la superficie della NSU Werke.

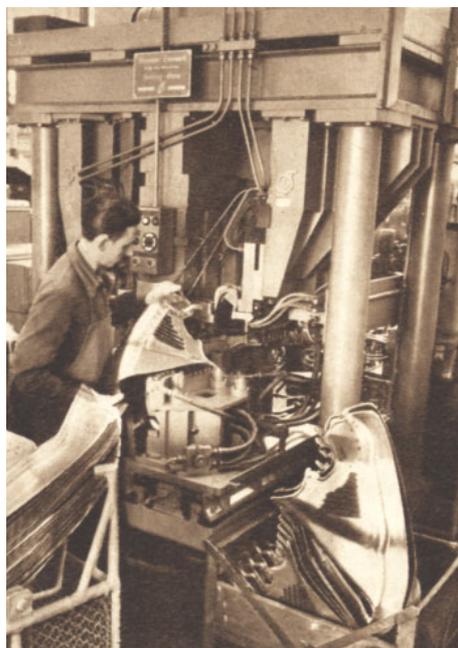
Ancora qualche piccola curiosità letta su "VIAGGIARE MEGLIO", una rivista per tutti quelli che presto vogliono motorizzarsi!

1. La NSU ha un modo di verniciatura tutto particolare: il colore e - per esempio - il serbatoio del Quickly sono sotto corrente elettrica e si attirano a vicenda. La vernice viene distribuita in quantità uguale su tutte le parti e neppure una goccia di vernice va persa.
2. In NSU ci sono principalmente operai specializzati della Svevia; e questi specialisti sono noti in tutto il mondo per il loro lavoro pulito e accurato.
3. Un altro dato interessante: al 1° gennaio 1957 sono circolanti nella Repubblica Federale complessivamente 2.444.289 ciclomotori, scooter e motocicli. La NSU è al primo posto con 557.611 macchine, seguite con 378.913 macchine dal secondo, una dimostrazione dell'estensione e della durata delle macchine NSU.
4. Alla mensa NSU ogni giorno vengono preparati 1.500 pasti per i dipendenti.

Ma ora vediamo qualche reparto della NSU Werke.



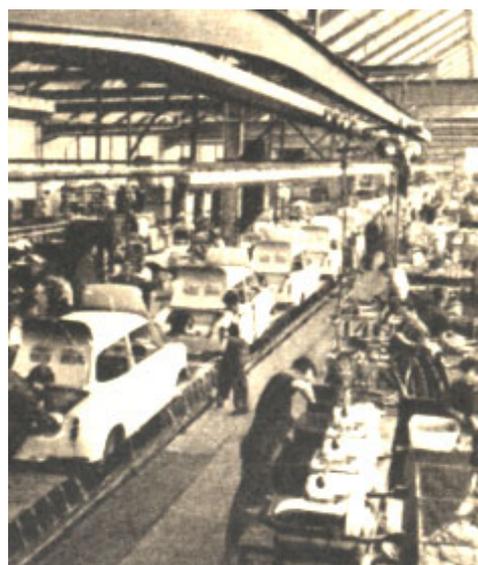
Una pressa del reparto automobili dove viene costruita la Prinz.



Una pressa per tagliare le fiancate laterali della Prinz.



I serbatoi di benzina passano ininterrottamente dagli impianti di verniciatura.



Uno dei nastri di montaggio nella grande sala Prinz.



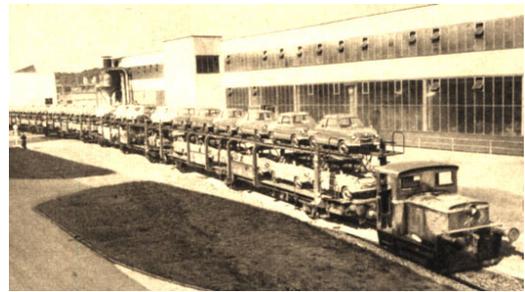
La NSU possiede perfino una propria fonderia.



Montaggio a catena dei motori MAX.



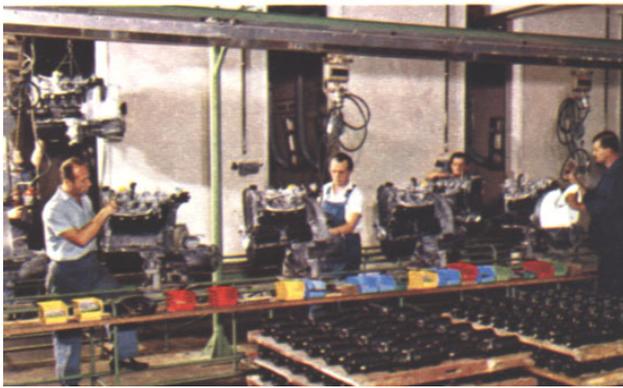
Impianto di verniciatura della NSU Prinz 3.



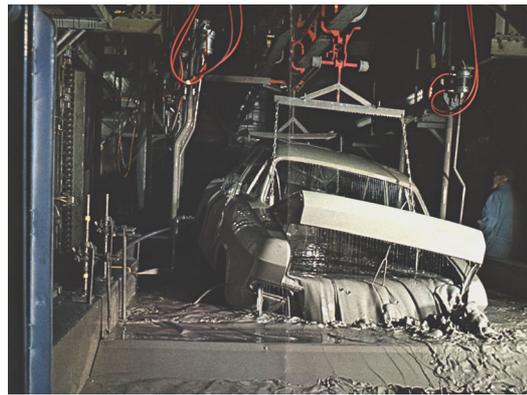
Un convoglio carico di Prinz esce dalla ditta.



Le scocche della Prinz 3 nel reparto verniciatura, che si estende su 453 metri e 25 stazioni.



La linea gruppi propulsori.



Il reparto carrozzeria della RO 80.



La lamiera della carrozzeria viene sagomata dalle presse.



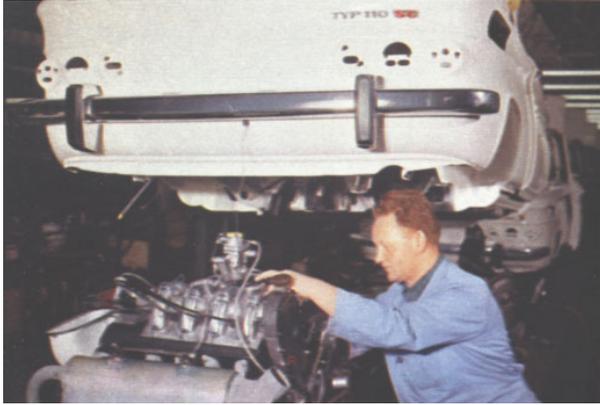
Reparto carrozzeria Prinz.



Le lamiere sagomate vengono saldate per formare la carrozzeria.



Il reparto montaggio raggi si avvale anche di manodopera femminile.



Il montaggio del gruppo propulsore a quattro cilindri.



Sul nastro di montaggio finale tutto si unisce.



Il Typ 110 finito viene esaminato accuratamente prima di uscire dal salone.



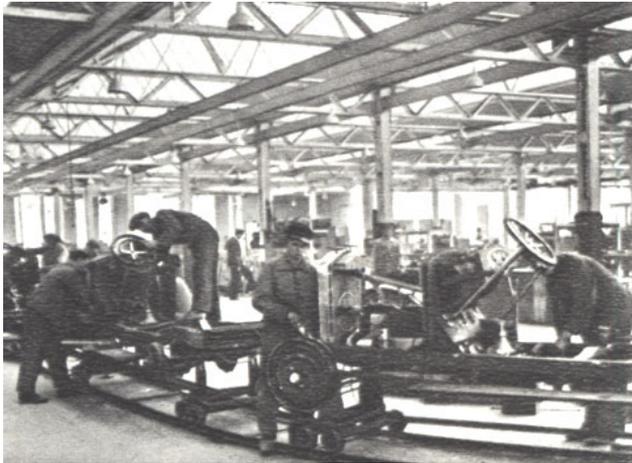
La vettura, ormai pronta, viene collaudata a varie riprese prima di lasciare la fabbrica.



La catena di montaggio della Prinz Sport.



Sul convogliatore a nastro finale viene montata la vettura.



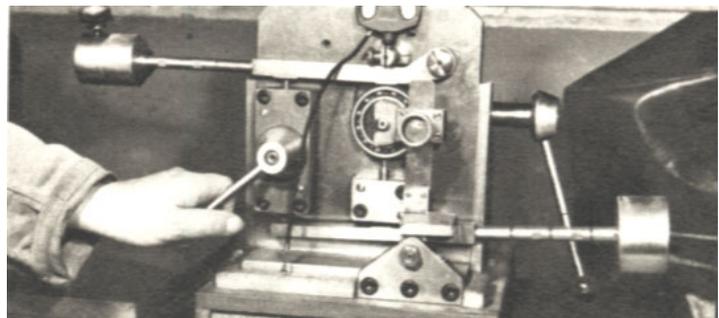
La prima catena di montaggio della NSU. Anno 1925.



La consegna delle Prinz 3 nel mondo.



Il motore a pistone rotante della Spider.



Apparecchiatura per controllo cuscinetti.

Fotografie d'epoca

di Massimo Benvenuti

Il nostro socio Massimo Benvenuti di Ferrara ci ha inviato le fotografie sotto riprodotte con preghiera di pubblicarle sul nostro notiziario. Nella prima fotografia si vede un vagone ferroviario carico di nuove e fiammanti NSU Prinz 4L in partenza per l'Italia, mentre nella seconda si vede una "Ramsés". La redazione di Non Solo aUto ringrazia il sempre solerte Massimo per il prezioso contributo inviato.



LA PRINZ EGIZIANA

Questa graziosa vetturessa dall'apparenza di una "jeep" stilizzata è costruita in Egitto col nome di "Ramsés": gli organi meccanici sono quelli della NSU Prinz e sono spediti dalla Germania.

PREISLISTE 1949

Fahrräder Motorfahrrad Quick Motorräder

di Gilberto Santimaria

Chissà quante volte ci siamo chiesti quanto costasse un determinato oggetto in un determinato anno. Purtroppo il più delle volte la risposta rimane sconosciuta, se non si ha disposizione una "memoria storica" umana o cartacea. Recentemente ho trovato in un mercatino di settore un listino prezzi delle biciclette e delle motociclette costruite dalla NSU nell'ormai lontano anno 1949. Ho trovato la cosa molto interessante e ve la propongo. Nel listino prezzi, destinato al mercato tedesco, i prezzi sono indicati in DM.



Sämtliche Preise ab Werk bzw. Auslieferungslager in prospektmäßiger Ausführung, unverpackt.

	HERREN-FAHRRAD	Rahmen gelötet mit Außenmuffen, NSU-Freilaufnabe u. Lenker, Bereifung 28x1,75" Draht, Kunstleder-Elastik-Sattel, Kettenkasten, Glocke, Pumpe, Rücklicht, Satteltasche und Schutzblechfigur, blanke Teile verchromt	DM 145.-
	DAMEN-FAHRRAD	mit gebogenem Rahmen, sonst Ausführung wie oben, jedoch mit Netz	DM 150.-
	MOTORFAHRRAD QUICK	98 ccm-NSU-Zweitakter, 3 PS, Zweiganggetriebe, Bosch-Schwungrad-Lichtmagnetzündler 6 V/15 Watt, Bailhupe, email. m. abges. Linien, verchr. Lenker	DM 540.-
	MOTORRAD 125 ZDB	123 ccm-Zweitakter mit Flachkolben, 5 PS, Dreiganggetriebe mit Fußschaltung, elektr. Horn, Gleichstrom-Lichtmaschine 25 35 Watt, email. mit abgesetzten Linien	DM 900.-
	MOTORRAD FOX	98 ccm-Viertakter, obengesteuert, 6 PS, Dreiganggetriebe mit Fußschaltung, elektrisches Horn, Schwungrad-Lichtmagnetzündler 6 V/25 Watt, emailiert mit Zierlinien	DM 985.-
	MOTORRAD 251 OSL	246 ccm-Viertakter, obengesteuert, 10,5 PS, Vierganggetriebe mit Fußschaltung, elektrisches Horn, Bosch-Licht-Batteriezündanlage 45 Watt, email. mit Zierlinien	DM 1500.-

Sonderausführung gegen Aufpreis. - Konstruktionsänderungen vorbehalten.

La posizione di guida

Testo fornito dalla Scuola di Guida Attiva Driving Camp by Carlo Rossi

Come sedersi al volante? Sembra una domanda oziosa, ma non lo è. Una corretta posizione di guida si riflette direttamente sulla capacità di dominare la propria vettura, quindi è un aspetto che non va sottovalutato. Purtroppo basta dare un'occhiata in giro nel traffico di tutti i giorni per accorgersi che solo un trenta per cento degli utenti sono seduti correttamente al posto di guida. Gli altri adottano posizioni sbagliate e ingannevolmente comode. La maggioranza ama sedersi in posizione semisdraiata, con braccia e gambe tese, come se guidasse una F1. Ma se questo stile ha una sua giustificazione per le monoposto, diventa controproducente su una vettura normale. La posizione allungata fu introdotta da Colin Chapman, geniale fondatore della Lotus, all'inizio degli anni '60. Egli progettò la Lotus 25 puntando sulla leggerezza e sulla ridotta sezione del telaio, per cui costrinse il suo pilota, il mitico Jim Clark, a sdraiarsi sul pavimento della vettura per migliorare la penetrazione aerodinamica. Quell'innovazione fece scuola ed è adottata ancora oggi, ma provate a chiedere a un pilota di F1 se sta comodo nel suo abitacolo. Cento su volte su cento vi risponderà di no. Difatti, guidando distesi, la colonna vertebrale assume una curvatura innaturale, favorendo l'ernia del disco, mentre ogni piccola vibrazione fa scivolare in avanti il guidatore, come su un divano scomodo. Senza parlare dei pericoli che comporterebbe in caso d'incidente il fatto di tenere braccia e gambe distese. Su di esse si ripercuoterebbe l'onda d'urto, che potrebbe invece venire ammortizzata tenendo le giunture lievemente flesse. Se ci si vuole ispirare ai campioni del volante mentre si guida, è meglio prendere esempio da quelli che corrono con auto derivate dalla serie. E' il caso dei piloti di rally o delle Turismo. Osservate come essi tengano lo schienale del sedile in posizione verticale e come si posizionino piuttosto vicini al volante, mantenendo piegate braccia e gambe ad angoli di poco superiori ai 90 gradi. E' così che si sta realmente comodi, si riesce a impugnare il volante saldamente e si aumenta la sicurezza passiva, riducendo i rischi di fratture agli arti in caso d'urto frontale. Un altro errore da evitare è di avvicinarsi troppo al volante, aggrappandosi. In quel caso si farebbe fatica a usare gli arti, eccessivamente flessi, e basterebbe la minima decelerazione per rischiare di colpire la corona dello sterzo col viso o col petto. E a proposito di volante, vediamo come bisogna impugnarlo. La soluzione ottimale è quella di poggiarvi sopra le mani nella posizione in cui le lancette dell'orologio segnano le 9 e 15. Dunque esattamente opposte in mezzogiorno, con i pollici ancorati alle razze. Questa è l'ora giusta per il guidatore giusto e in questa posizione vale la pena di esercitarsi a sterzare, per equilibrare lo sforzo tra le mani, tirando con quella interna e spingendo con quella esterna, senza sollevare le spalle dallo schienale. E non dimenticate di allacciare le cinture di sicurezza non appena vi sedete in macchina, anche per brevi tragitti. Ben presto questo gesto diverrà automatico e lo compirete senza accorgervene, diminuendo drasticamente i rischi in caso di incidente. E per regolare il sedile? Siete seduti correttamente quando l'altezza delle vostre spalle si trova tra i 2/3 e i 3/4 della corona del volante. E' infatti importante trovare il maggior allineamento possibile tra il centro dello sterzo e la giuntura della spalla. In questo modo potrete agire su di esso come se fosse un manubrio di bicicletta, tirando con un braccio e spingendo con l'altro nella stessa misura, il che vi darà l'ulteriore vantaggio di ancorarvi ancora di più al sedile. Una volta seduti con la schiena diritta, come si stabilisce la distanza dal volante? Si impugna la parte superiore del volante: la giusta distanza sarà quella che vi permetterà di stringere saldamente la mano sulla corona senza che la spalla debba staccarsi dal sedile. E non dimentichiamo il poggiatesta! Deve essere posizionato almeno sino all'altezza della parte superiore delle orecchie sfiorando la nuca. Ciò è fondamentale per evitare il famoso "colpo di frusta" in un eventuale tamponamento.

Le Prinz sono sempre in testa

di Gilberto Santimaria

L'articolo sotto riprodotto è tratto dalla pubblicazione "La nostra PRINZ".



Il numero delle Prinz che circola sulle strade è in continuo aumento e le loro prestazioni, la ripresa, la velocità che esse tengono sulle autostrade s'impongono sempre maggiormente al giudizio del pubblico: Tuttavia non è solo dal comportamento nel traffico di tutti i giorni che si può trarre un giudizio decisivo sulle qualità interiori di una vettura. Chi ha seguito la Prinz nelle dure competizioni sportive cui essa ha partecipato, ne sa di più.

Il fatto che un'automobile possa tener testa ad uno stuolo di concorrenti di cilindrata superiore, come ha fatto la Prinz, non è possibile se non in virtù di un motore robusto e resistente alla fatica e di una macchina che possenga qualità di marcia straordinarie. La Prinz assomma in sé entrambe queste prerogative: di essa fruisce ogni giorno il suo utente. Anche chi non si dedica alle competizioni sportive sa apprezzare il suo buon comportamento su strada, superiore alla media ed il suo motore robusto e instancabile. Per citare solo alcuni dei successi conseguiti dalla Prinz.

- All'inizio dell'anno la coppia Behra/Behra al **Rallye di Monte Carlo** con una Prinz 4 conseguì la vittoria di categoria per le vetture da turismo della classe fino a 700 centimetri cubi.
- Il **Giro delle Alpi Austriache**, competizione internazionale, costituì un successo straordinario delle NSU.
- Il **Giro di Francia**, nel settembre 1963, vide il pieno successo di 3 Prinz Sport nella classifica assoluta handicap per vetture da Gran Turismo, che si piazzarono all'11°, 12° e 13° posto. Tale successo fu tanto più degno di nota in quanto delle 122 vetture partite solo 21 di esse giunsero al traguardo.
- Il **Giro d'Europa**, il Rallye più lungo del mondo, che si svolge su un percorso di oltre 15.000 chilometri sulle coste del Mar Mediterraneo, ha documentato la tenuta delle NSU Prinz 4. Esse hanno conquistato i primi 3 posti nella classifica della propria categoria.
- Il **Gran Premio d'Argentina**, la corsa su strada più lunga del mondo, su un percorso di oltre 4.500 chilometri con dislivelli fino a 2.000 metri, nella categoria fino a 700 centimetri cubi è stato vinto da 2 Prinz Sport contro macchine concorrenti agguerritissime.

Complessivamente nei Rallyes e nelle gare di regolarità i piloti della NSU Prinz hanno conseguito in Patria ed all'Estero 3 vittorie assolute, 52 vittorie di categoria, 141 medaglie d'oro e 117 medaglie d'argento. Inoltre 46 primi posti in manifestazioni sportive internazionali.

IL MERCATINO

Chi compra, chi vende, chi cerca...

VENDO AUTOVETTURE

NSU PRINZ 3 - bianca - da restaurare - iscritta ASI - targhe originali - Euro 4.500 - Sig. Zumpano - Tel. 347 0511191 - **Vedi foto 1**

NSU PRINZ 4 - 1964 - grigia - radiata - di facile restauro - sana - Euro 1.500 - Sig. Berchielli - Tel. 050 851034 - **Vedi foto 2**

NSU PRINZ 4L - 1973 - rossa - km 84.000 - restauro completo - pronta per omologazione ASI - pronta da usare - Sig. Golinelli - Tel. 0542 26765 (ore serali) - **Vedi foto 4**

NSU PRINZ 4L - 1973 - giallo-arancio - ricondizionata completamente 3 anni fa - km 93.584 - ottime condizioni - interni seminuovi - visibile a Vasto - Sig. Zaccardi - Tel. 348 7287053 - **Vedi foto 3**

NSU PRINZ 4L - 1969 - bianca - km 38.000 - unico proprietario - buone condizioni - Sig. Ortolano - Tel. 333 7509891 - Tel. 085 9064007

NSU PRINZ 4L - 1966 - bianca - carrozzeria ottima - meccanica totalmente revisionata - gomme nuove - attestato storicità - Euro 2.200 - Sig. Valenti - Tel. 328 2876506

NSU PRINZ 4L - 1970 - bianca - unico proprietario - km 157.897 originali - sempre in box - Euro 2.500 trattabili - Sig.ra Caracò - Tel. 339 6920969

NSU PRINZ 4L - 1971 - verde - mai restaurata - unico proprietario - perfetta - Euro 3.000 - Sig. Contiero - Tel. 0426 310072

NSU PRINZ 4L - 1970 - beige - carrozzeria da rivedere - interni perfetti - più altra Prinz 4L - arancione - radiata - in blocco Euro 1.200 - Sig. Stroppa - Tel. 0425 600198

NSU PRINZ 4L - 1973 - beige - perfette condizioni - unico proprietario - km 50.000 - visibile a Dogliani (CN) - Euro 1.500 - Sig. Conterno - Tel. 339 6651424

NSU PRINZ 1000 - grigia - ottime condizioni - Euro 1.000 - visibile a Roma - Sig. Frasca - Tel. 340 5761544

NSU PRINZ 1000 S - 1966 - azzurra - radiata - completa - visibile a Biella - Euro 1.000 - Sig. Biondi - Tel. 338 5963324

NSU PRINZ 1000 S - 1965 - bianca - prima serie - meccanica in ordine - Euro 3.800 trattabili - Sig.

Berchielli - Tel. 050 851034

NSU 1200 TT - blu - targhe originali - molto bella - Sig. Firrito - Tel. 0932 247961 - **Vedi foto 5**

NSU 1200 C - 1972 - grigia - km 130.000 - buone condizioni - revisionata - funzionante - Euro 3.500 - Sig. Silvio - Tel. 347 0337160

NSU RO 80 - 1969 - verde - interni color tabacco - radiata - non funzionante - Sig. Pignata - Tel. 0362 524513 (ore serali) - **Vedi foto 6**

NSU RO 80 - 1972 - verde - aria condizionata - documenti in regola - perfetta - Euro 7.000 trattabili - Sig. Berchielli - Tel. 050 851034 - **Vedi foto 7**

NSU RO 80 - 1972 - blu - perfetta - Euro 8.000 - Sig. Colossi - Tel. 333 6512127 - Tel. 030 723433

VENDO MOTOCICLETTE

NSU 175 Corsa - ex Campione Italiano Italo Piana - certificata con attestato - autografata sulla carena - Euro 3.500 - Sig. Codiferro - Tel. 348 2969497 - **Vedi foto 8**

VENDO RICAMBI e VARIE

Vendo motore RO80 4 candele completo - motore TTS funzionante - motore 1000 C con cambio funzionante - motore 1200 TT funzionante - in blocco con NSU 1200 TT - Euro 10.000 - Sig. Firrito - Tel. 0932 247961

Vendo o scambio ricambi Prinz 4 e 1000 nuovi ed usati, cerchi ruote, pneumatici normali e chiodati. Serie pneumatici per moto: anteriori 2,75 R17 rigato, posteriori 300 x 17 scolpito - Sig. Bosonin - Tel. 0125 804335

Vendo parte sinistra paraurto posteriore per Spider Wankel o Sport Coupé - Sig. Pignata - Tel. 0362 524513

CERCO RICAMBI e VARIE

Modanature (profili) alte per NSU Typ 110
Sig. Icardi - Tel. 0174 722571

Cerchi in lega da 13/6 per NSU TT acquisto o scambio con cerchi in lega Campagnolo da 12/6 per NSU TT - Sig. Firrito - Tel. 0932 247961

Sidecar per motocicletta NSU - Sig. Manfredi - Tel. 081 416132

IL MERCATINO

chi compra, chi vende, chi cerca...



Foto 1: NSU Prinz 3 - Zumpano



Foto 2: NSU Prinz 4 - Berchielli



Foto 3: NSU Prinz 4L - Zaccardi



Foto 4: NSU Prinz 4L - Golinelli



Foto 5: NSU 1200 TT - Firrito



Foto 6: NSU RO80 - Pignata



Foto 7: NSU RO80 - Berchielli



Foto 8: NSU 175 - Codiferro

RICAMBISTI

AUTOMOTORS DI SALVATORE SCHILLACI

Via Sottocorno 29/31 - 20129 Milano (MI) -
Tel. 02 70107286

Assortimento ricambi vari NSU

BUCHHOLZ H. - Memmingerstrasse 11

D 85757 VOHRINGEN (Germania)

Ricambi Wankel - fax 0049 73062524

FABRITIUS M. - Mozartstrasse 17

D 65812 BAD SODEN / TS (Germania)

Tel. 0049 619623468 fax 0049 619663018

Materiali e ricambi per Wankel

KYNAST CLAUDIUS - Riehe 29

D 32423 MINDEN (Germania)

Tel. 0049 57135811 fax 0049 57137993

e-mail clauskynast@t-online.de

Parabrezza per Spider e Coupè

MELMANN FRANK - Hauptstrasse 27

D 22929 RAUSDORF (Germania)

Telefax 0049 415485000

Ricambi NSU di serie e speciali - catalogo

UWE PILL - Alte Holzerstrasse 1

D 42799 LEICHLINGEN (Germania)

Tel. 0049 217571336

Vetri di sicurezza per ogni tipo di NSU

WALTER H.H. - Industriewegstrasse 2

D 32657 LEMGO (Germania)

Tel. 0049 526172505 fax 0049 526171509

Ricambi di meccanica e carrozzeria NSU -
catalogo

WITZELMAIER JURGEN - Talstrasse 26

D 74379 INGERSHEIM (Germania)

Atelier Ro 80 -Tel. e fax 0049 714251852

MANFRED FEIK - Rosengartenweg 4

D 49565 Bramsche (Germania)

Tel. 0049 54686933

Ricambi NSU

PREPARATORI ITALIA

ANZANI IVANO - via Diaz 16 -

22030 Longone al Segrino (CO) - Tel. 031 641788

Ex autorizzato NSU - riparazioni - ricambi

BERCHIELLI MARCO - via Don Luigi Sturzo 22/A -

56010 Molina di Quosa (PI) - Tel. 050 851034

Specializzato NSU motori tradizionali e Wankel

DI FAZIO ANTONIO - via Feltrino 46 -

66032 Castelfrentano (CH) - Tel. 0872 56617

Preparatore auto e motori 4 cilindri NSU

GOLINELLI FAUSTO - via Savanarola 14 -

40026 Imola (BO) - Tel. 0542 26306 0542 26765

Specializzato NSU Prinz e TT - riparazioni - ricambi

PIETROLUNGO REMO - Contr. Fontegallo 9 -

65019 Pianella (PE) - Tel. 085 972333 -

Cell. 347 1609072

Specializzato NSU 2 e 4 cilindri - riparazioni - ricambi

ROSSI GINO - via San Gaetano 57 -

31030 Castelcucco (TV) - Tel. 0423 563140

Esperto NSU Prinz 2 cilindri

RUZZA ITALO - ex responsabile tecnico NSU Italia -

via Norbiato 13 - 35020 Ponte S. Nicolo' (PD)

Tel. 049 750254

Specialista motori Wankel - assistenza e ricambi

AVVISO IMPORTANTE

Chi avesse a disposizione o fosse al corrente di qualcuno che vuol vendere ricambi, depliant, modellini e "automobilia" NSU è invitato a comunicarlo alla segretaria del club. Lo pubblicheremo sul nostro notiziario, al fine che materiale NSU non vada perso.

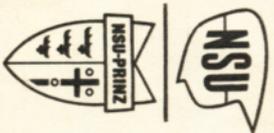
*Sul prossimo numero di **Non Solo aUto:***

Reportage su Automotoretrò di Torino

Incontro di primavera in Piemonte

Esame di un modellino esclusivo: la NSU Prinz 4L in scala 1/24

Passione NSU: Gloria Tanfani si racconta



Welcome at NSU

PICTURES
FROM A
GREAT
FACTORY

