FP FormulaPassion.it

Motorsport Magazine

FormulaPassion.it testata giornalistica reg. Trib. Ud n° 6.19042012
1it.it Srl ePublisher, P.Iva 02614620306

AutoMoto / Classiche

Restaurare oggi i sogni di ieri

FormulaPassion.it ha visitato Noci Motor Classic, azienda specializzata r riparazione e restauro di auto d'epoca, classiche e da competizione. Tra vettur sogno e aree di lavoro meticoloso ed ordinato, abbiamo appreso alcuni dei se di questa arte. Con una guida d'eccezione, Oscar Berselli

★★★★★ 20 Voti

Pubblicato il 01 Giugno 2020 or



19 min

Oltre la nota Motor Valley italiana che collega Parma a Bologna, vi è un'altra zona di pianura pa che potremo chiamare Classic Motor Valley, ovvero la zona racchiusa tra Brescia, Bergar Cremona. Da Brescia partiva la Mille Miglia originale, così come avviene anche oggi in occa della riedizione storica di questa classicissima ed epica competizione. Il fascino intramontabile **Mille Miglia** aleggia e scorre ancora sulle strade della Classic Motor Valley, vere arterie che f circolare la passione, la competenza e l'amore per le vetture classiche tra clienti, restaur preparatori e fornitori che affollano questa zona. Tra le migliori aziende di riparazione e restau auto d'epoca, c'è la **Noci Motor Classic**, che ha la sua sede a Robecco D'Oglio, a pochi chilome Cremona. *FormulaPassion.it* ha avuto la possibilità di visitare l'officina di Noci Motor Classic e guardare da vicino le operazioni di restauro in corso sulle vetture, oltre a poter ammira meravigliose macchine che affollavano la sua rimessa.



Ad aprirci le porte e farci da Cicerone tra automobili da sogno e aree di lavoro ordinatissime è **Oscar Berselli**, manager dell'azienda che ha come titolare **Pietro Noci,** il quale porta avanti negli l'impresa di famiglia, iniziata come officina di riparazione auto per la Mille Miglia degli anni '50. Berselli è un volto noto per i telespettatori di Griglia di Partenza, in onda ogni giovedì su Teleno è una persona che per molti anni di corse in pista e non, ne ha masticate parecchio, ricoprer ruolo di direttore sportivo presso **Scuderia Italia** e **Conrero**. Solo per citare due tra le tantis esperienze professionali di Oscar nel motorsport italiano.



Iniziamo la visita con Berselli che ci spiega subito qual è la filosofia aziendale secondo la c vengono restaurate le vetture storiche, molte delle quali destinate a competizioni sportive tra classiche: *"Ho passato una vita a cercare di spremere ogni decimo dalle macchine da corsa, p quello faceva la differenza tra essere un vincente ed essere un perdente. Qui la filosofia è diversa* ***dobbiamo cercare la prestazione assoluta nel restauro di queste macchine, ma l'affidabilità in p luogo****. Ciò consente a queste vetture di macinare chilometri durante una gara di auto storiche s ritirarsi, e con un funzionamento più 'rotondo' possibile per il pilota.* ***Evitiamo però di introdurr modernismi nelle macchine che ne altererebbero l'originalità****. Ad esempio non andiamo a modi una frizione o accorciare la lunghezza della leva di un cambio solo per garantire un funzionamento trasmissione con meno strappi possibili. E' chiaro a tutti che queste modifiche possono far lav molto meglio una vettura che affronta una gara di regolarità, ma non ha senso introdurre su macchina degli anni '40 o '50 delle soluzioni tecniche moderne. Si andrebbe ad alterare l'originalità vettura e non è quello che vogliamo fare noi, che invece* ***cerchiamo di limitare al massimo inter che possono snaturare le vetture****".*



L'evidenza più semplice di questo concetto può essere colta guardando dei banali bulloni dis ordinatamente sul tavolo da lavoro. Oscar ci spiega che:
"I bulloni originali vengono smontati, sabbiati e poi fatti zincare nuovamente. In questo r l'originalità della vettura è totale. ***Certo sarebbe più semplice ed economico recuperare q bulloneria nuova da un ferramenta ma non sarebbe la stessa cosa****."*



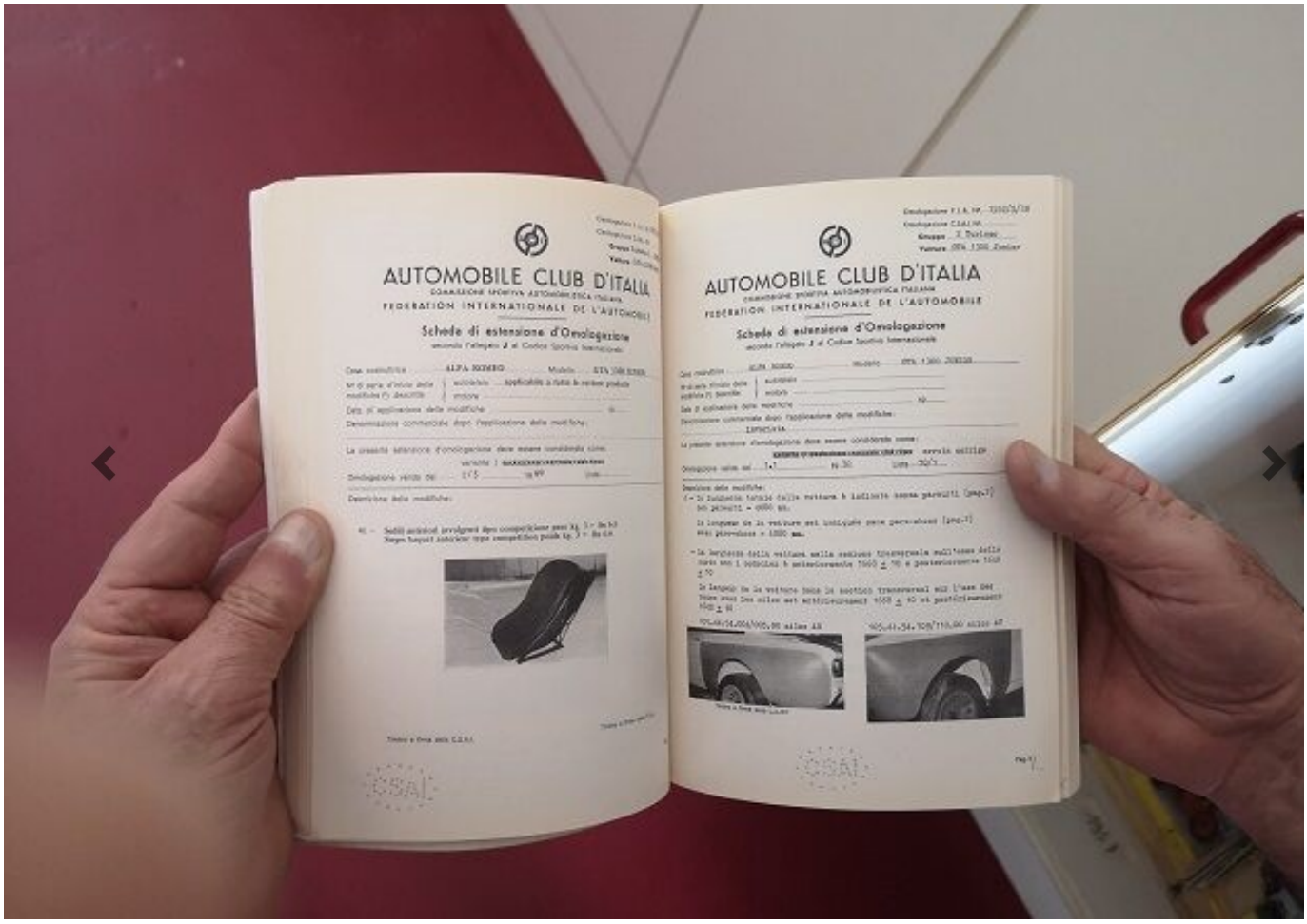


L'area restauro motori assomiglia più ad una moderna catena di montaggio più che ad un off Ordine e pulizia regnano ovunque ed è evidente che queste sono condizioni che consento meccanici di Noci Motor Classic di lavorare al meglio su propulsori che richiedono attenzioni r diverse. Sono in lavorazione un **motore Abarth di una Lancia 037 degli anni '80, un motore OM motore Ansaldo di vetture anni '40 destinate alla posticipata Mille Miglia 2020, ed un magr motore 2.200cc di una Triumph TR03 degli anni '50** che è pronto a tornare ad accoppiarsi al tel origine. Al di fuori dell'area motori, i vetri vengono fatti vibrare dal rombo di una **Ferrari 348 GT** cui uno dei meccanici sta effettuando le ultime regolazioni al motore. Poco lontano, direttam dagli anni '60, una splendida e iconica **Mercedes SL 190** cabrio rigorosamente argento con ir rossi e priva di cofano attende di essere completata.



Vetture di ogni epoca e tipo dunque. A questo punto ci sorgono spontanee delle curiosità. Come a recuperare i ricambi di auto e motori di anni così lontani? E come si reperiscono le informazio eseguire al meglio le riparazioni e regolazioni su vetture così diverse? Berselli ci toglie sub curiosità: *"Nessun problema,* ***sono facilmente reperibili tutti i manuali di ricambi e manuali tecn uso e manutenzione per queste vetture****. Molte sono le informazioni contenute in questi testi, inclu esempio le coppie di serraggio dei bulloni o il gioco delle valvole. Negli anni abbiamo raccolt*

notevole quantità di manuali tecnici e ricambi su marche e vetture di ogni tipo. Non solo componenti motore ovviamente ma anche per pompe freno, acqua o altre parti. E comunque ***ultima possibilità c'è sempre quella di farsi fare il pezzo di ricambio da zero sulla base del p originale****. Abbiamo molti fornitori capaci di far questo. Anche sulla regolazione dei motori ci rifacc ai manuali in caso di necessità. Ovviamente la base del lavoro è sempre la stessa, regolare l'accen in base alle posizioni di punto morto superiore ed inferiore dei pistoni. Ma poi per le regolazioni anticipi di accensione e altri parametri di funzionamento ci rifacciamo all'esperienza o alle informa contenute nei manuali originali.* ***Verifichiamo anche che il numero di serie del motore della ve corrisponda al telaio della vettura originale,*** *tramite la documentazione di fabbrica. Molto spesso le vetture che partecipavano alle competizioni come la Mille Miglia rompevano il motore in gara proprietari lo sostituivano con un altro motore dello stesso tipo, solo con un numero di serie diffe A volte anche questa modifica veniva registrata sul fascicolo tecnico della vettura che noi comu cerchiamo di acquisire.*



Per quanto riguarda ***pneumatici, ammortizzatori e pastiglie freni,*** *ci sono aziende specializzate ripropongono i loro componenti a disegno originale ma* ***realizzati con materiali e tecniche mod*** *Questo fa si che* ***le prestazioni di queste vetture con questi componenti più moderni nei mat*** *rispetto alle loro versioni nuove di fabbrica,* ***siano estremamente più performanti****. Anche i* ***cerchi a*** *vengono realizzati ex novo da fornitori originali o da artigiani."*

Ci si aspetterebbe di trovare molti uomini di una certa età ed esperienza tra i nove meccanic

team. In realtà la maggioranza è composta da ragazzi attorno ai trent'anni. Oscar ci spie perché *"L'esperienza è importante ma molto più importante per me è che i miei meccanici abbia mente aperta e la curiosità per trovare le soluzioni migliori per il restauro di queste vetture.* ***Le de amare e comprendere profondamente, appassionandosi nella ricerca delle soluzioni tecnic problemi che si pongono davanti a loro.*** *Ricerca che devono essere in grado di fare in autonomia."*

Passiamo quindi ad ammirare la rassegna di auto che sono parcheggiate all'interno della rim Sembrano tutte appena uscite dalla loro catena di montaggio originale, come se un portale s temporale le avesse risucchiate dalle loro epoche originali e disposte ordinatamente davanti a Le carrozzerie dalle curvature perfette e lucide sono ovviamente le prime ad attirare l'occhi attività di restauro delle carrozzerie sono eseguite da carrozzieri di fiducia della zona che h dovuto superare la severa selezione imposta dallo sguardo e dal tatto di Noci e Berselli. *"Non è semplice né veloce trovare dei carrozzieri adatti alle nostre aspettative* (spiega Oscar). ***Alcuni d erano ottimi come lattonieri, dunque in grado di riparare e ripristinare le forme originali in i impeccabile. Però poi lasciavano a desiderare con la verniciatura,*** *dal momento che sulle la rimaneva una opacità appena percettibile alla vista, ma tanto bastava per ritenerci insoddisfat lavoro finale.* ***Oggi abbiamo dei subfornitori che ci garantiscono il massimo in entrambe le attivit*** *lo stesso vale per il tappezziere a cui ci rivolgiamo per i rifacimenti degli interni vettura, in grado di risultati impeccabili e garantendoci la massima fedeltà all'originale".*



I clienti di Noci Motor Classic sono estremamente esigenti ma anche piuttosto diversi. Son italiani che stranieri, e alcuni di essi sono collezionisti che posseggono più di una vettura storic

utilizzano per correre le gare per auto storiche della stagione. Come **la Mille Miglia** ma anc **Coppa d'oro delle Dolomiti, il Trofeo Nuvolari, il Rally ed il Grand Prix storici di Monte Car Winter Marathon**. Solo per citarne alcune. Questi clienti vengono assistiti dalla Noci anche dura stesse gare, con personale e mezzi dedicati. Garantendo l'esecuzione di riparazioni e regola eventualmente necessarie tra una tappa e l'altra.



Alcuni clienti vogliono restaurare le macchine per **pura attività speculativa, realizzando dei investimenti**. Molte sono infatti le vetture in vendita e visibili sul sito nocimotorclassic.com. clienti invece hanno come unico desidero il restauro integrale di una vettura dotata di un **v simbolico e affettivo per loro incalcolabile,** che li spinge a spendere cifre per il restauro ben sup al valore che si andrebbe a realizzare con una vendita della stessa vettura. Una di queste macch una **Topolino** verde, che Berselli ci mostra in tutti i suoi dettagli. Di fianco ad essa, per contralta una **Porsche 356** blu del 1954, con motore 1500cc che rappresenta una vera rarità, con un valo mercato delle auto classiche di tutto rispetto.





"Lavorare su questa Porsche o su questa Topolino, per noi è la stessa cosa. ***Lavoriamo con la s qualità e lo stesso metodo.*** *Il costo orario per il cliente è il medesimo, cambia solo il monte ore lav e dunque fatturate. Il metodo di lavoro rimane lo stesso, anche se ovviamente ci adattiamo necessità economiche del cliente. La vettura da restaurare viene smontata e le sue varie compo vengono ripristinate allo stato pari al nuovo dai nostri meccanici o dai nostri fornitori. Infine ven riassemblate".*

Passiamo poi ad ammirare altre perle di questa collana che pare non finire mai. Una **Ferrari 250 GT** azzurra (nelle foto più in alto) ovvero la prima Ferrari a quattro posti (ma due porte) costrui Enzo Ferrari a fine anni '60 per i suoi clienti più borghesi e meno pistaioli. Fa poi capolino una r **Mini Cooper S 1300** che fece il vero rally di Montecarlo originale, il cui proprietario possiede a una magnifica **Renault Alpine A110**, vera icona del rallismo francese anni '70. Anch'essa custo assistita dai tecnici di Noci Motor Classic.





Si prosegue con un altro capolavoro. Una **Aston Martin DB2 cabrio del 1955**, attualmente in ve al pubblico. **Una vera opera d'arte** per appassionati di auto inglesi ma non solo. Il restauro di qu macchina ha richiesto circa quattro mesi. Questi tempi però sono variabili a seconda delle cond di partenza e di quello che i meccanici scoprono quando aprono motore e trasmissione. Sotto i cofano ci appare il motore 2.900 cc 6 cilindri in linea a doppio carburatore. Perfetto ovviamer volte invece si parte da quella che pare una impresa disperata. Come è stata quella del restau una **Alfa Romeo GT1300 junior** del 1971, presa in condizioni quasi paragonabili al rottam riportata la suo splendore originale, oltre a un funzionamento perfetto. Persino le plastiche state restaurate e sono lucide più dell'originale.



L'elenco potrebbe continuare all'infinito. Ci soffermiamo però su due vetture da corsa che per f e storia si distinguono nettamente da tutte le altre. La prima è un **Porsche 906 Carrera 6** ch corso la 24 Ore di Le Mans e di Daytona della sua epoca oltreché la più moderna Le Mans S storica. Noci si spiega con che *"..con la prima questa supera i novanta all'ora.."*. La livrea bianca c banda rossa trasmettono a vista il suo DNA corsaiolo. Gli interni spartani e il motore 6 ci aspirato attaccato alla schiena del pilota confermano quanto lo sguardo ha già percepito.



L'altra regina del salone è infine una **Alfa Romeo 6C 2500 Competizione. Una vettura raris realizzata in tre esemplari** che **corse solo nel 1947 e 1948**, fatta realizzare appositamente p dall'industriale milanese Giampiero Bianchetti per correrci le gare dell'epoca, tra cui la Mille M del 1948. La vettura è stata recuperata da un collezionista tedesco che la ha affidata a Noci M Classic per riportarla all'antico splendore e correrci la Mille Miglia. Ovviamente missione com per entrambi.





Prima di salutarci, chiediamo a Berselli di raccontarci una trattativa per un restauro particolarn complesso *"Anni fa mi capitò un cliente che voleva un preventivo per* ***restaurare una Ferrari fern ben trentun anni****. Dovetti andare sul posto per verificare le condizioni della vettura, ma fu chiaro s che il preventivo non potevo farglielo. Era davvero impossibile sapere in che condizioni fosse il m immobile da così tanto tempo. Dovevamo smontarlo e verificarlo, e comunque non si sarebbe tra di una spesa di poco conto. Il cliente invece pensava di aver fatto un affare comprando una vett condizioni a suo giudizio buone e insistette per farcela rimettere in moto per poi farci sistemare fi sospensioni garantendogli le condizioni minime ma sicure di marcia.* ***Rimettere in moto quel moto un'impresa****. Ci vollero due batterie per farlo girare a vuoto mentre dai fori delle candele smo facevamo scendere olio lubrificante per ripristinare lo scorrimento del pistone nel cilindro. Quando iniziò a fuori uscire dallo scarico rimontammo le candele e collegammo l'accensione. Partì pri sette cilindri e poi faticosamente arrivò a girare a dodici cilindri. Tuttavia dallo scarico continua uscire un fumo preoccupante che, secondo me, non era dovuto solamente all'olio che ave utilizzato per lubrificarlo ma a problemi ben più seri. Tuttavia il cliente non volle spendere oltre limitò a volerci far eseguire dei ripristini minimi per rimettere in strada la vettura. Passarono tre m si ripresentò da noi per rifarla completamente."*

FP | Gianluca Calvaresi

RIPRODUZIONE RISERVATA