

automobilismo

Mensile - Anno 7 - Numero 2
Febbraio 2009 - Euro 5,20 in Italia

D'EPOCA

GUIDA ALL'ACQUISTO
LA GIULIA PER COMINCIARE

STEFANO BRAMBILLA
LO SPECIALISTA DEL GAS

ANNUNCI
49 ALFA ROMEO
E ALTRE 355 OCCASIONI

LANCIA BETA
HRG AERODYNAMIC
NSU PRINZ 30E
ALPINE RENAULT A220
CISITALIA D46
ISOTTA FRASCHINI IM 1913

 **“L”**
come **GARA**
3.0 CSL



9 771723 454005 90002
AUTOMOBILISMO D'EPOCA 2 2009

LISTINI: TUTTE LE QUOTAZIONI AGGIORNATE DI OLTRE 2000 MODELLI "STORICI"

Nuova VITA

Un impianto a gas, ormai si sa, permette di **risparmiare e di usare la "storica" tutti i giorni**. Non a caso, **i clienti sono in forte aumento**

DI ANDREA LEMMA - FOTO ENRICO BONA



NONSOLOGAS

via Canalotto, 11 - 27029 Vigevano (PV)

Tel. 0381 - 345604

www.nonsologas.it - info@nonsologas.it

Non sono certamente le auto d'epoca ad aumentare l'inquinamento delle nostre città. Ma un pensiero di alimentare la nostra classica con un impianto Gpl lo si può comunque fare. Non tanto per risparmiare (c'è comunque da ammortizzare il costo dell'impianto), quanto per avere la consapevolezza di avere fatto di tutto per inquinare il meno possibile e dare così un messaggio positivo anche nei confronti dell'opinione pubblica. Sul numero 39 di *Automobilismo d'Epoca* abbiamo spiegato in dettaglio come funzionano questi dispositivi (compresi quelli a metano) e grazie alle testimonianze di tre proprietari di auto d'epoca che andavano abitualmente a Gpl ne uscì un quadro positivo sulla validità di questa scelta. Qui parliamo invece con chi l'impianto a gas lo installa sulla amata "storica".



Stefano Brambilla, titolare dell'officina Nonsologas di Vigevano, li monta da anni. "Ho cominciato a lavorare sugli impianti a gas sotto padrone più di venti anni fa", dice Brambilla. "Ma poi, visto che mi piaceva, ho aperto la mia officina dove monto impianti su auto moderne ma anche, e soprattutto, su auto d'epoca, Fiat 500 comprese". Nel capannone si trovano infatti due "Cinquini", una Mercedes 220 SE degli anni '60, oltre alla Peugeot 104 che Brambilla usa tutti i giorni negli spostamenti casa - lavoro e a una Porsche 924.

Brambilla ricorda che, da sempre, si montavano impianti Gpl sulle Alfa 2000 o sulle Bmw 520. "Quindi - sostiene - anche chi è attento all'originalità del veicolo può installare un impianto a gas. Non è mica un sacrilegio. In fondo, per le auto a carburatori, gli impianti attuali sono fondamentalmente gli stes-



GPL PER TUTTE

Sopra e sotto, due esempi di installazione agli antipodi: una Mercedes 220 SE degli anni '60 (sopra) e una Suzuki SJ. In basso a sinistra, il dettaglio della presa di carico di quest'ultima.

RICHIESTE SU DEL 30%

In apertura, uno scorcio dell'officina Nonsologas di Stefano Brambilla (foto piccola in basso). Le auto nella foto sono tutte a Gpl. Secondo Brambilla, la domanda è in forte aumento, quasi il 30% in più nell'ultimo anno. L'impianto si monta ormai su auto di tutti i tipi: dall'utilitaria come la Peugeot 104, alla sportiva come la Porsche 924. Tutti chiedono di usare l'auto (non necessariamente da collezione) con poca spesa e tutti i giorni.



si di venti anni fa, con il vantaggio che è migliorata la sicurezza grazie all'impiego di valvole più precise e di sistemi più affidabili".

I costi per convertirsi al Gpl per un'automobile a carburatori partono dai 600 euro. "Naturalmente - precisa Brambilla - è comunque possibile montare i dispositivi anche su vetture a iniezione e pure sui motori turbo. Ma in questo caso, il prezzo aumenta fino a oltre 1.000 euro."

Brambilla sulle storiche sconsiglia, invece, il metano. "Le bombole sono decisamente più ingombranti e pesanti" spiega. "Oltretutto un impianto a Gpl non è molto complicato, anche a livello di montaggio: i componenti fondamentali sono infatti la bombola, cilindrica o toroidale in funzione dello spazio disponibile, il riduttore del gas in grado di abbassarne la pressione da 6 bar (quella presente nel serbatoio) a circa 0,3 bar (quella di utilizzo) e l'elettrovalvola per commutare l'alimentazione da benzina a gas e viceversa. Anche l'impatto

sulla carrozzeria è minimo: le staffe per l'ancoraggio della bombola, i fori di passaggio dei tubi di alimentazione, il bocchettone per il rifornimento e, all'interno del vano motore, l'elettrovalvola di commutazione dell'alimentazione. Discorso analogo per la manutenzione, che non differisce da quella normalmente richiesta da un motore a benzina, mentre le bombole, ogni dieci anni, vanno sostituite. Anche le limitazioni per i parcheggi, un tempo decisamente pesanti - continua Brambilla - sono state in gran parte abolite tanto che una vettura a Gpl può essere parcheggiata fino al primo piano interrato dei parcheggi sotterranei, e anche sui traghetti non vi sono limiti di utilizzo a patto che il serbatoio venga svuotato prima della partenza".

Un quadro dunque positivo, visto che permette un utilizzo più frequente della vettura senza nessuna limitazione alla circolazione. E che, per piccole utilitarie o per berline da famiglia degli Anni '60 e '70, può davvero rappresentare una seconda vita.