

collezionismo

AUTO • MOTO • RESTAURO

PERIODICO DI NOTIZIE - TECNICA - CURIOSITÀ - MERCATO

Supplemento del Periodico Maison & Maisonette - Autorizzazione Tribunale di Reggio Emilia n.1127 del 24.09.2004 Reggio Emilia 30/08/06



CURIOSITÀ: Le tre vite del locomotore B51 — **CENERENTOLE:** A.R. Giulietta 1977

EVENTI: Mercante in Auto Parma — **TECNICA LAMBRETTA:** La campana frizione

MUSEI & COLLEZIONI: Le auto tedesche dell'EFA Museum - Amerang (Deutschland)

LE TRE VITE DEL B51: merci, passeggeri, treno storico

Il locomotore B51 nasce a Milano nel 1929, costruito dalla Carminati & Toselli con equipaggiamento elettrico TIBB (Tecnomasio Italiano Brown Boveri), e fa parte della fornitura richiesta dalla Ferrovia Elettrica Val Fiemme (FEVF) in seguito ai lavori di ammodernamento della linea Ora-Predazzo che vede modificata la trazione, da vapore ad elettrica, e lo scartamento, portato da 760 a 1000 mm: la fornitura comprendeva 2 locomotori elettrici (B51 e B52) e 3 elettromotrici (A1, A2, A3).

Il B51 entra in servizio con l'inaugurazione della linea elettrificata, il 28 ottobre 1929; la sua desti-

nazione originaria è quella di trasporto merci: ha infatti 2 porte scorrevoli su ogni fiancata che facilitano il carico del collettame.

Comanda in prevalenza treni merci, ma viene utilizzato frequentemente anche per treni misti, al traino di carrozze passeggeri e carri merci. Oltre al servizio ordinario viene spesso utilizzato, equipaggiato con la lama spartineve, per lo sgombero della linea durante le frequenti nevicate invernali, che in caso di precipitazioni straordinarie, come il 4 gennaio 1951, lo vede operare in coppia con il gemello B52.

Fu protagonista anche in occasioni eccezionali, come ▶



foto e testi di Paolo Corrà

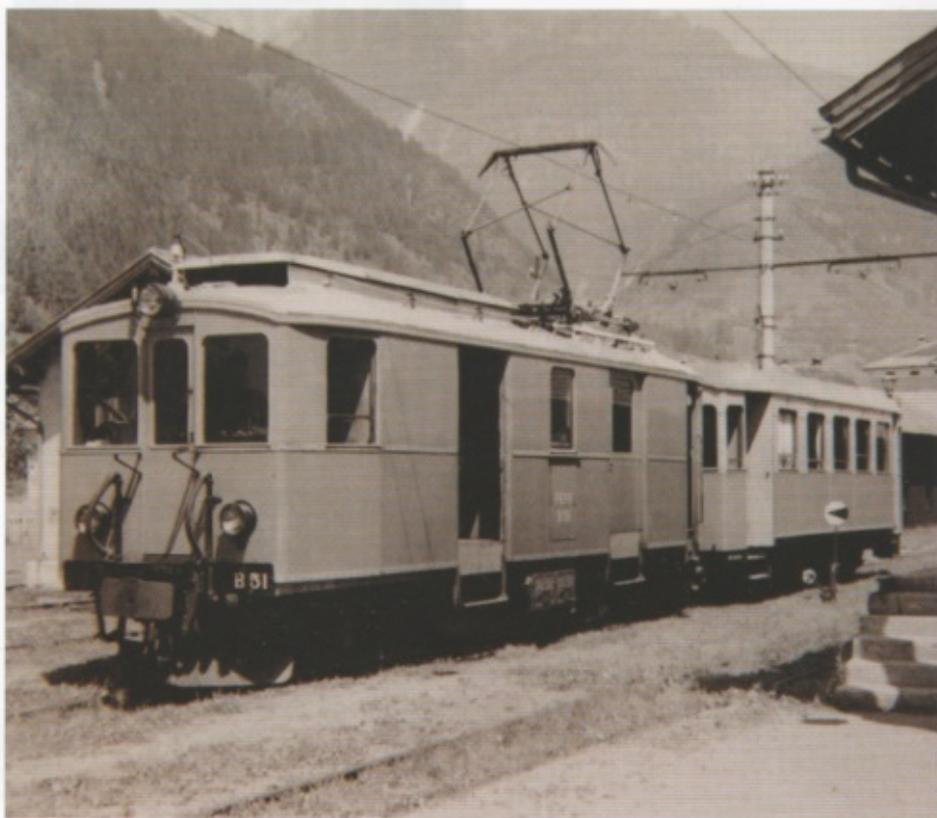


In alto: La targhetta identificativa del motore. A seguire: Le varie targhette apposte sul locomotore

► il treno merci speciale comandato dall'esercito tedesco per trasportare su carri merci un gruppo di prigionieri rastrellati a Bellamonte (Predazzo); lo troviamo anche il 22 giugno 1942, quando un carro merci vuoto, sfuggito al controllo per un guasto ai freni, percorre in discesa 20 km in meno di venti minuti, con il ferroviere Ernesto Bertolini di Panchià che non abbandona il carro e giunge ad Ora incolume, una tragedia evitata per puro miracolo! Negli anni '50 il trasporto su gomma è in costante aumento, agevolato da costi di gestione minori; il treno è visto ormai come un mezzo lento ed obsoleto e fu così che già dal 1956 la Direzione della linea inizia una progressiva sostituzione dei treni con corse di autocorriere, che porta inevitabilmente alla chiusura della linea, avvenuta il 10 gennaio 1963.

Il B51 viene acquistato, unitamente a tutto il materiale rotabile ed anche ai trasformatori a vapori di mercurio, dalla Ferrovia Genova - Casella (FGC), dove entra in servizio il 10 ottobre dello stesso anno: presso le officine aziendali subisce importanti modifiche che di fatto lo trasformano da locomotore in elettromotrice: dette modifiche riguardano l'eliminazione delle porte scorrevoli laterali, l'adozione di finestrini e di posti a sedere; la sua "seconda vita" termina il 15 marzo 1988 quando, unitamente al gemello B52, viene accantonato a Vigomorasso.

I due telai rimasero giacenti per 21 anni, appoggiati su una catasta di traversine di legno, esposti alle intemperie, mentre i 4 carrelli furono revisionati e rimessi in funzione con 2 casse nuove costruite dalla Ansaldo e classificate A8 e A9. La "terza età" del B51 inizia nel 2008, quando, ormai prossimo



alla demolizione definitiva, viene scelto ed acquistato dalla Trentino Trasporti SpA per essere destinato a motrice del treno storico per il centenario della Ferrovia Trento-Malé: la data prevista è quella di domenica 11 ottobre 2009.

Si capisce subito che i tempi sono più che ristretti, il "relitto" del B51 viene trasportato nelle officine di

Arquata 96, dove nell'aprile 2009 inizia il restauro: la cassa viene letteralmente smembrata e ricostruita interamente.

Contemporaneamente si procede alla revisione completa dei carrelli (provenienti da motrici della Ferrovia Rimini-San Marino).

La cassa "al grezzo" ed i carrelli giungono nelle officine di Trento il





16 settembre 2009, a meno di un mese dalla data del centenario!!!

E qui ha inizio un piccolo miracolo: lavorando incessantemente, con orari pazzeschi che molte volte si protraevano oltre le 22.00, si porta a termine tutto il lavoro: interni in legno, posizionamento di tutte le componenti elettriche e meccaniche, fanalerie, riverniciatura completa (il colore non era quello stabilito) ecc... : un lavoro infinito! Finalmente, circa una settimana prima dell'evento, il B51 muove i suoi primi passi, ma pochi, in quanto gli inconvenienti non mancano: a pochi giorni dal fatidico 11 ottobre i carrelli vengono di nuovo smontati, ricontrollati con ulteriore rettifica dei fuselli degli assi, e rimontati.

Il collaudo ha inizio sabato 10 ottobre alle 22.30 e terminerà a poche ore dal treno storico del giorno successivo: davvero un piccolo miracolo, reso possibile dal grandissimo impegno profuso da tutti i componenti dell'officina di Trento, che davvero hanno messo l'anima, oltre al corpo ed a tanta fatica, affinché i cento anni della Trento-Malé avessero il suo degno protagonista per un evento davvero straordinario.

Dopo la prima vera "fatica" del treno del centenario, oggi il B51 accompagna, con treni speciali, gruppi di appassionati lungo la bella linea trentina, facendo loro godere panorami meravigliosi e regalando l'emozione di un viaggio a ritroso nel tempo: bentornato tra i monti, B51!

Il nostro pensiero e ringraziamento finale vadano a tutti coloro che con il proprio lavoro hanno reso possibile tutto questo.

In alto: Le ultime fasi del restauro.
Sotto: Il viaggio inaugurale

UNA SESSIONE ASI DI VERIFICA PER MOTOVEICOLI



vissuta e raccontata da un collezionista

E' un po' che aspetto da quando ho fatto domanda per ottenere il Certificato d'Identità ASI (omologazione) per la mia motocicletta.

Finalmente arriva comunicazione dal segretario del Club che c'è la possibilità di sottoporre a verifica il mezzo in una sessione che si svolge a 90 km da casa fra circa 30 giorni; confermo al volo la mia presenza. Carico la moto sul carrello già la sera prima (è molto vecchia e non può circolare su strada) e ricontrollo tutta la documentazione che, prima e durante il lavoro svolto, ho raccolto nel caso sia necessario consultarla con i Commissari.

Sono anche un po' emozionato, non lo nego, sottoporro ad uno scrupoloso esame il frutto del lavoro che mi ha impegnato per oltre 2 anni. Arrivo presto sul luogo dove si svolge la sessione di verifica, sono il primo. Due capannoni affiancati nella zona industriale di Forlì, uno per la sessione moto ed uno per la sessione auto. Cominciano ad arrivare gli appassionati con i loro mezzi. Una meraviglia; è più bello che essere ad un raduno! Auto, moto "tirate al massimo" per l'occasione e tutte, al mio occhio da profano, perfette!

Il Presidente della commissione moto tiene un piccolo briefing nel quale presenta i Commissari componenti lo staff di verifica.

Soprattutto ricorda ai presenti lo spirito che ci accomuna nella nostra passione per cui il Certificato d'Identità è il frutto di una collaborazione che serve ad accrescere le conoscenze di tutti: esaminatori, proprietari dei mezzi ...e qualità del lavoro svolto.

La mia domanda presentata con documentazione allegata, la relazione tecnica del Commissario del mio Club, una prima verifica fatta dall'esperto ASI per quel tipo/marca di veicolo e la preventiva attenta lettura del tutto da parte dei Commissari componenti lo staff della sessione di verifica, sono fattori che contribuiscono a lasciare nulla al caso. La motocicletta viene completamente visionata anche nei più piccoli dettagli.

L'elevata competenza degli esaminatori si mostra subito con domande focalizzate su determinati componenti e particolari. ▶



► I consigli, le osservazioni, i chiarimenti tra esaminatori e proprietario trovano sempre un veloce riscontro.

Il risultato finale è comunque accompagnato dai complimenti della Commissione per il lavoro svolto e, se c'è qualche difformità, da indicazioni utili per sopperire ad esse.

Quando occorre è sempre presente ed esercitata dai Commissari la disponibilità a sospendere temporaneamente (quindi non bocciare) la richiesta di omologazione, fino che il mezzo non è reso conforme all'originale. La mia nonnetta viene "promossa" e verrà omologata come categoria A2 (cioè mezzo parzialmente ricondizionato); sono davvero contento!

Adesso non mi resta che aspettare il Certificato d'Identità e la targa in ottone da applicare alla moto. Seguo con attenzione la verifica delle altre motociclette presenti, poi mi sposto nel capannone a fianco per vedere il lavoro della Commissione auto.

Stupefacente: esterno, interno, allestimento relativo al modello, vano motore, bagagliaio, ruote e sottoscocca... per ogni auto un lavoro di verifica davvero complesso e completo!

A pag. 11: nella foto al centro i commissari ASI, da sinistra a destra Stefano Antoniazzi, Giuseppe Urbinati, Paolo Bazzani.

Le altre foto offrono una panoramica dei mezzi sottoposti a visita per l'omologazione.





Lambretta Club Emilia Romagna



di Guglielmo Guidi

GUGLIELMO GUIDI, PRESIDENTE DEL LCER (Lambretta Club Emilia Romagna)

Cari amici Lambrettisti

ci siamo trovati, come sempre, i primi di ottobre per salutare il nostro amico Cesare a Schivenoglia e a rinnovare sulla sua lapide la nostra memoria; è stato anche motivo di incontro per confrontarci sulla stesura del libro relativo ai viaggi di Cesare. L'amico e socio Corrà, che con pazienza e abilità sta selezionando le casse di materiale della vita "lambrettistica" di Cesare, ha distribuito ai presenti l'ingrandimento di una foto di Cesare con la sua lambretta durante la sua sosta presso il concessionario del Perù: questa foto sta già facendo il giro del mondo e mi è stata consegnata su desiderio di DIDI insieme ad un foglio tipo pergamena arrotolato contenente una "zirudela" (poesia dialettale) scritta e letta dal sottoscritto durante il ricevimento del loro matrimonio.

Il pranzo sociale ha avuto un ottimo successo e ha permesso anche di riunirci in assemblea straordinaria per definire il nostro eventuale rientro all'interno del nazionale, con la presenza eccezionale (ciliegina sulla torta - vedi foto) del Presidente del L.C.I. ing. Giampiero Cola che ha potuto spiegare ai numerosi soci presenti quali sono stati i notevoli cambiamenti effettuati dal nuovo direttivo. La maggioranza dei soci ha votato per il rientro delegandomi assieme al grande

Mauro Galli di presenziare all'assemblea di Roma del 21 e 22 novembre per ufficializzare il nostro rientro nel Lambretta Club d'Italia, dove abbiamo trovato un clima di aggregazione che mi ha riportato ai vecchi tempi.

Colgo l'occasione per porgere a tutti voi e alle vostre famiglie un sincero augurio di **Buon Natale** e di un **2016 FAVOLOSO** in sella alle nostre amate LAMBRETTE per ripercorrere sempre insieme con gioia le strade del MONDO!



Report riassuntivo Assemblea Nazionale del Lambretta Club d'Italia

di Mauro Galli

Ha avuto luogo a Roma nei giorni 21-22 novembre 2015 l'Assemblea Nazionale del LCI. Presenti i Presidenti di tutti i Club regionali ed i Responsabili delle varie attività.

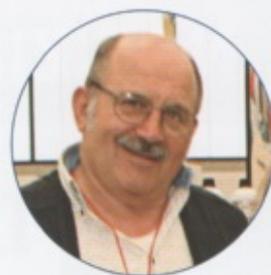
Due giorni di lavori molto intensi con argomenti importanti di discussione quali: bilancio 2015, preventivo spese 2016, organizzazione del quadro lambrettistico sul territorio nazionale, attività di tipo ludico ed iniziative

di promozione/utilità per i Soci. Sono stati illustrati: il programma del Raduno Nazionale 2016 che si svolgerà a Rapallo dal 13 al 15 maggio e la partecipazione all'Eurolambretta Jambooree dal 24 al 26 giugno a Geiselwind in Germania. Particolare attenzione è stata rivolta allo stato avanzamento lavori per l'Eurolambretta 2017, assegnato all'Italia, che comprenderà in un'unica manifestazione: Euro Jam-

boree, Raduno Nazionale e 70° anniversario di nascita della Lambretta.

Molto interessanti le varie trattative che il Direttivo del LCI sta sviluppando con una primaria compagnia di assicurazione nazionale, il Registro Storico Lambretta, ed anche con la FMI; sono tutte finalizzate ad agevolare la circolazione dei nostri mezzi, tramite convenzioni... a costi contenuti e di facile fruibilità per i Soci.

NOTIZIE TECNICHE LAMBRETTA



di Giancarlo Valla

CON CAMPANA FRIZIONE MODIFICATA, NON AVRETE PIÙ STONATURE

Questa è la prima versione della campana frizione e come potete vedere è dotata di parastrappi interno e conteneva 7 molle; questo tipo di parastrappi funzionava nei piccoli strappi in partenza e alle minime accelerazioni o decelerazioni quindi era sempre sollecitato anche per minimi sforzi, inutilmente. L'unico vero parastrappi era la grossa molla situata sotto il pignone catena; Innocenti ha adottato questo sistema dall'inizio produzione LI fino al 64; con l'evento del modello Special, sono state eliminate le molle, mantenendo sempre questa campana che a nostro avviso era inutilmente pesante. Il problema principale era la continua sollecitazione delle molle che spesso si spezzavano; qualche piccolo frammento fuoriusciva dalla sede e se qualcuno di questi frammenti finiva tra i denti del cambio, la rottura era assicurata.



Nelle foto:
la campana frizione
d'origine con molle
parastrappi interne.
Durante l'uso spesso
si rompevano creando
guai seri a frizione e
ingranaggi del cambio.

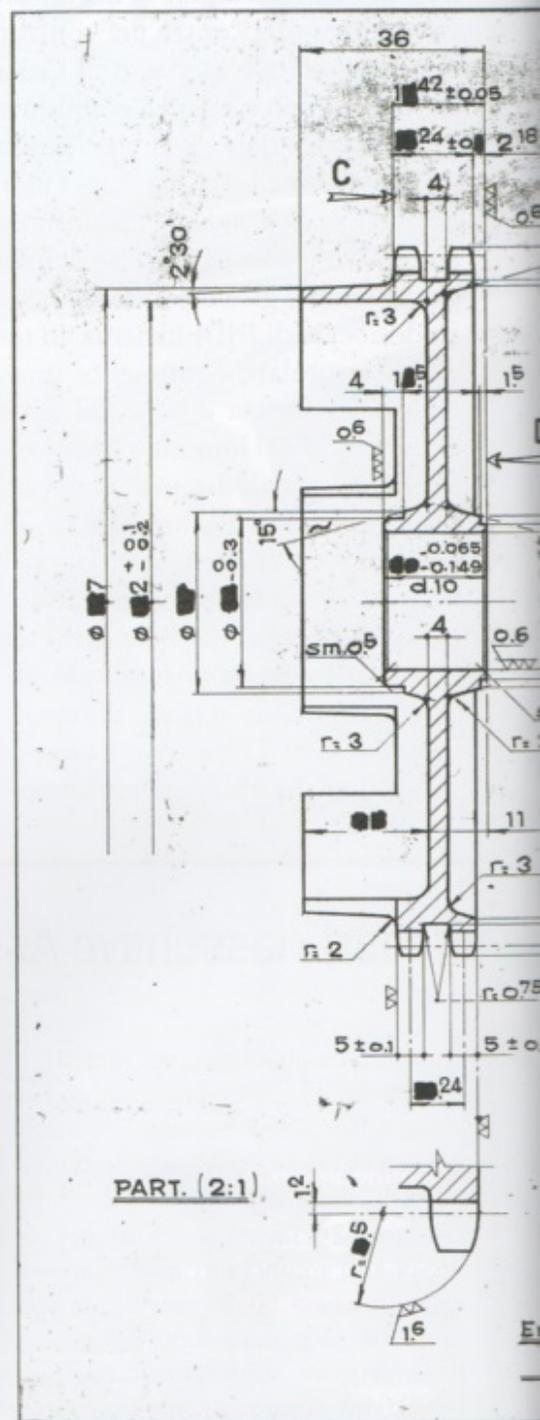


A pag. 21 in alto:
la campana modificata.

Nel '66 venne fatto un aggiornamento, a nostro giudizio un classico aggiornamento di abbattimento costi, diciamo questo perché venne alleggerito di parecchio questo grande rotore; lo definiamo grande rotore in quanto il peso è distribuito molto lontano dal punto di rotazione e come potete immaginare, essendo lontano, assorbe parecchia potenza dal veicolo in accelerazione e allo stesso tempo non aiuta certamente in frenata.

A fine '67 primi '68 venne abbandonato questo progetto (vedi disegno) e realizzarono una corona definita dal pieno (quindi pezzo unico) completamente in ghisa, ma a nostro avviso grande errore: avevano più che dimezzato il peso di questo rotore ma in particolar modo avevano anche abbattuto i costi di produzione. Sui motori che montavano la campana in ghisa, non vi erano più i due cuscinetti a rulli per la rotazione ma montava una bronzina (vedi disegno 2) d'altronde con la ghisa non puoi fare trattamenti termici accompagnati da rettifica per l'alloggiamento dei cuscinetti a rulli. A testimonianza che questa modifica fu eseguita in particolare per il risparmio anche a danno della qualità, se leggerete sul disegno specifico della bronzina sotto riportato vedrete il tipo di materiale usato: bronzo B6uni2527 a malincuore debbo confer-

mare questo tipo di bronzo era uno dei più scadenti dell'epoca. Qualsiasi ingegnere che ha vissuto quei periodi lo può confermare, già all'epoca era disponibile il bronzo B8 o il B10 materiale molto più autolubrificante.



Attualmente questo ricambio viene riprodotto con bronzo B14/GCUSN12 (qualificato) per chi non se ne intende, è uno dei migliori in commercio per questo uso specifico. Questa bronzina è sottoposta ad uno stress d'uso sia sul diametro interno che esterno quindi può raggiungere temperature elevate e basta una minima trascuratezza nella lubrificazione che ce la siamo giocati.

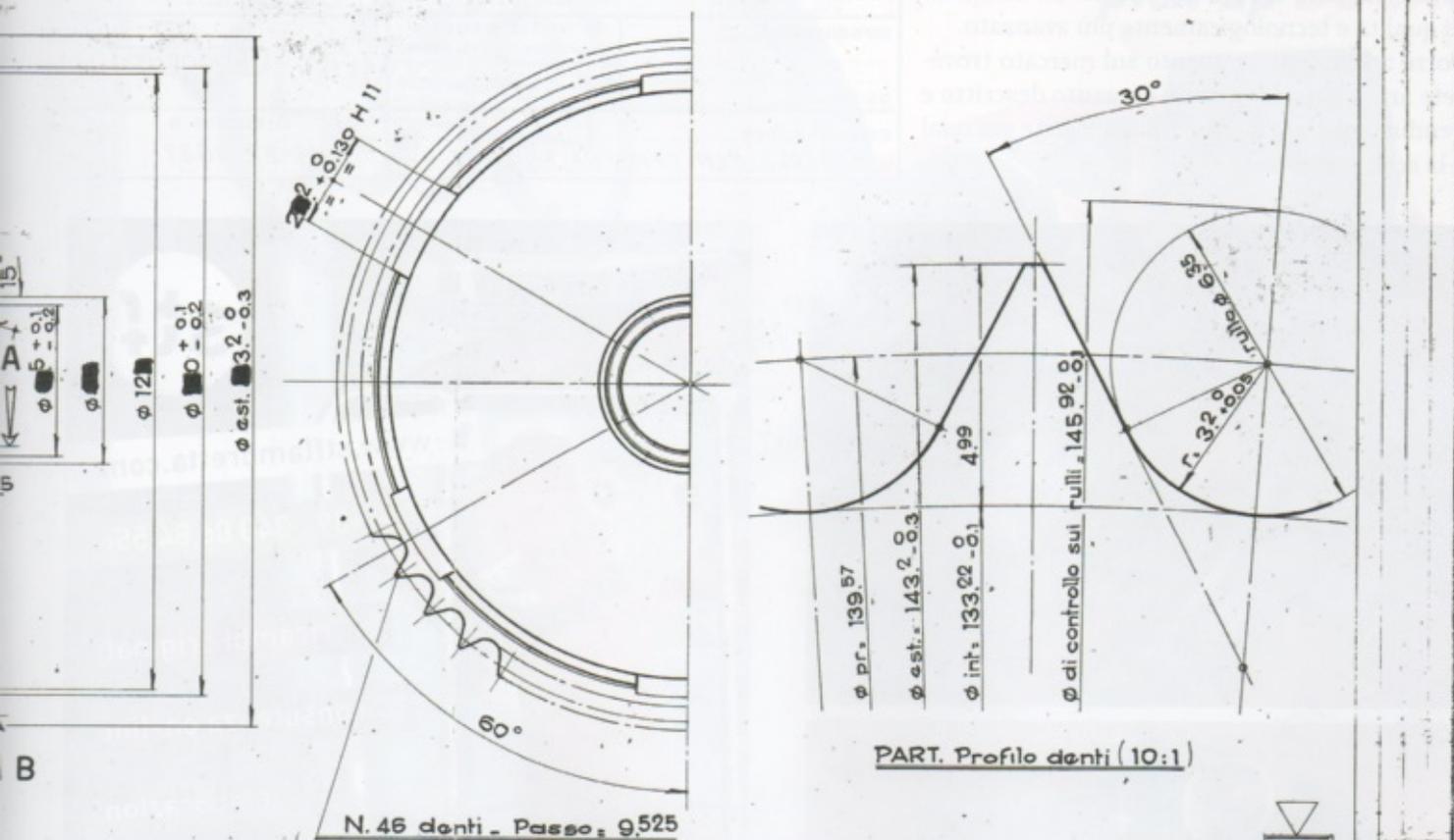


Questo sfata il famoso detto che il ricambio originale è migliore del rifatto e in molti casi, questo compreso, possiamo dire che la realtà dei fatti ci dice che possiamo produrre ricambi qualitativamente superiori. Sulla successiva produzione del modello DL

macchia nera, si verificava la presenza di parecchia polvere metallica attorno al tappo a calamita. Tutto ciò era dovuto a questo componente che essendo in ghisa, nell'usura si polverizza e si riduceva di parecchio la vita della bronzina e dei cuscinetti.

Abbiamo fatto questo servizio perché qualcuno ha tolto la bronzina e messo i cuscinetti; idea molto buona, purtroppo non sapendo che la ghisa non ha una superficie adeguata a far scorrere dei cuscinetti a rulli, ha creato danni irreparabili.

N.B.: Da montare soltanto con bussola in bronzo.



19/6
19/5
19/4

valé per _____

_____ alla macchina _____

max di eccentricità: A - B ± 0.06

" " parallelismo: C - D ± 0.06

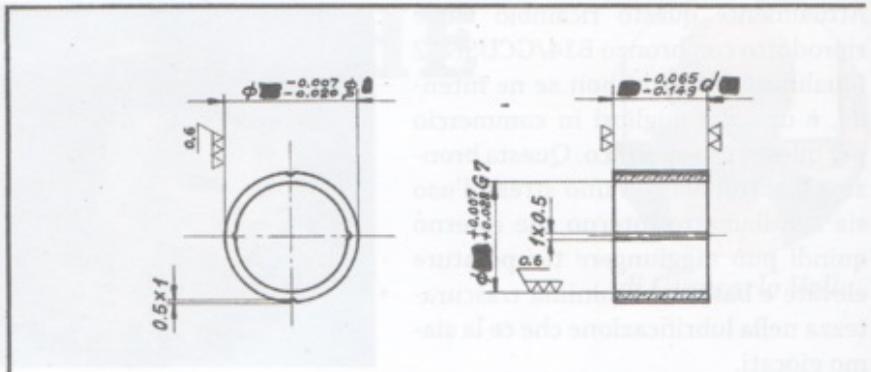
MATERIALE E STATO		N. PEZZI	DISEGN.	CONTR.	VERIFIC.	DATA	SCALA
Ghisa sferoidale ferritica-fusa		1	<i>J.M.</i>			14-6-68	1:1
TRATTAMENTI TERMICI SUL PEZZO		Questo disegno è Proprietà esclusiva della INNOCENTI SOCIETÀ GENERALE PER L'INDUSTRIA METALLURGICA E MECCANICA. A termini di legge essa vieta tassativamente di riprodurlo o comunque comunicarlo a ditte concorrenti o ad altri senza sua esplicita autorizzazione.					
TRATTAMENTO DI PROTEZIONE SUPERFICIALE		<div style="text-align: center;">INNOCENTI</div>					
CARATTERISTICHE MECCANICHE DI COLLEGIO							
RIFERIMENTI		Tolleranze generali di lavorazione: Tab. 0206		<div style="text-align: center;">INNOCENTI</div>			
ORIGINE		Segni di lavoraz. Tab. 0022					
DENOMINAZIONE		MOT.		DISEGNO N.		INDICI	
CAMPANA FRIZIONE CON CORONA DENTATA				19-52-0038			

► **N.B.: DA MONTARE SOLTANTO CON BUSSOLA IN BRONZO**

Questa è la raccomandazione dell'Innocenti scritta in testa al disegno. Vi sono in commercio corone di nuova produzione che a nostro avviso sono molto più affidabili dell'ultima trovata dell'Innocenti in ghisa. Su queste corone è possibile montare sia le bronzine che le gabbie a rulli, anche se la sezione dove girano le gabbie a rulli è una parte perfettamente rettificata e trattata in modo idoneo, l'uso della bronzina è sprecato. Questo ricambio, viene venduto con una garanzia di 2 anni chilometraggio illimitato solo se adeguatamente lubrificato. Possiamo confermare che questo componente ha una durata di gran lunga superiore ai 2 anni; a riprova di questo, abbiamo fuori dei motori Lambretta con oltre 40.000 km senza nessun problema in relazione a questo ricambio. Prima dell'acquisto accertarsi che la superficie del foro di alloggiamento dei cuscinetti sia rettificata.

La corona in foto ha una pista cuscinetti perfettamente rettificata in più ha un foro di lubrificazione nella parte centrale. Con queste caratteristiche avrete acquistato un ricambio di qualità e tecnologicamente più avanzato.

Porre attenzione in quanto sul mercato troverete articoli non conformi a quanto descritto e venduti solo con la bronzina, decidete voi qual è la scelta migliore.



Smussare gli spigoli

vale per

19/5
19/6
19/4

 fino alla macchina

MATERIALE E STATO <i>Bronzo B6 UNI2527- Tube</i>		N. PEZZI <i>1</i>	DISEGN. <i>Varengo</i>	CONTR. 	VERIFIC. 	DATA <i>5-4-68</i>
TRATTAMENTI TERMICI SUL PEZZO 		Questo disegno è Proprietà esclusiva della INNOCENTI SOCIETÀ GENERALE PER L'INDUSTRIA METALLURGICA E S				
TRATTAMENTO DI PROTEZIONE SUPERFICIALE 		A termini di legge essa vieta tassativamente di riprodurre comunque comunicarlo a ditte concorrenti o ad altri senza esplicita autorizzazione.				
CARATTERISTICHE TECNICHE DI COLLEGAMENTO 		R	Hd 160+220	Hrc		
RIFERIMENTI 		Tolleranze generali di lavorazione..... Tab. 0206				
ORIGINE 		Segni di lavoraz. Tab. 0022				
DENOMINAZIONE <i>BUSSOLA PER CAMPANA FRIZIONE</i>		NOT.		DISEGNO N. <i>19-52-0037</i>		INDICI



stf

www.stflambretta.com

+39 . 340 86 84 556

ricambi originali

consulenza on-line

elaborazioni

goditi il viaggio

RIVENDITORE AUTORIZZATO - VERONA

Stratos

MADE IN ITALY

f, y, t, p, q



Se vi piacciono le Tedesche ...

Testi e foto di Paolo Costigliola

EFA MUSEUM FÜR DEUTSCHE AUTOMOBILGESCHICHTE

Ci sarà un motivo perché da più di venti anni con una comitiva di appassionati mi reco in Baviera!

Le bionde Tedesche, ovviamente ... e fra queste splendide birre, tutte uguali, tutte diverse e disperse sul territorio: grandi città, piccoli paesi insospettabili, straordinari monasteri, tutti con la loro produzione locale, i gusti e gli aromi diversi. Birre da accompagnare con le impegnative "delicatessen" bavaresi.

E fra una tappa "birrogastronomica" e l'altra in queste escursioni abbiamo setacciato il territorio alla ricerca di castelli indimenticabili, laghi romantici con le loro isole, boschi di conifere, e colline e campi infiniti di verde pascolo con mucche floride e "felici", una natura con una armonia da farla sembrare finta.



BMW Isetta 250; 1955-1962 – Una incredibile "tascabile" utilitaria a tre ruote ad ingresso anteriore. ...



Protos C1 Tourenvagen; 1924-1926 – Straordinaria soluzione meccanica per orientare i fari a seconda della direzione dello sterzo.



Messerschmitt KR 200 Cabriolet; 1955-1964 – Design e soluzioni avveniristiche

E poi le città, da quelle grandi e storiche, fino ai paesi più piccoli dove è piena l'armonia fra la natura e la cura negli insediamenti umani. In questo girovagare abbiamo scoperto Amerang: l'obiettivo era, tanto per cambiare, la Gasthof Wirth von Amerang, locale risalente al 1300, raccolto, fumoso, in penombra, caratteristico e unico, con un assortimento di cucina entusiasmante.

E poi la sorpresa: ad Amerang c'è il più grande museo storico dell'automobile tedesca - l'EFA-Museum für Deutsche Automobilgeschichte. Sono 6.000 metri quadri di esposizione di più di 100 anni di storia dell'automobilismo in Germania, con più di 200 modelli di auto prodotti da 40 case automobilistiche: Adler, Aga, Apollo, Audi, Benz, BMW, Borgward, Brennabor, Dixi, DKW, Elite, Ford, Fulda, Glas, Goliath, Gutbrod, Hannomag, Hanza, Heinker, Horch, IFA, Kleinschnittger, Lloyd, Maybach, Mercedes Benz, Messerschmitt, NAG, NSU, Opel, Porsche, Presto, Protos, RAF, Sachsenring, Stroewer, Thurner, Trabant, Viktoria, VW, Wanderer, Wartburg. Una autentica gioia per gli occhi e stimolo alla scoperta di autentiche rarità. Non solo blasonate berline e sontuosi coupè ma anche mezzi popolari e prototipi in una sequenza che sembra infinita. Non mancano ricostruzioni di ambienti di epoca, come una stazione di servizio anni cinquanta e una officina meccanica. Un viaggio affascinante dall'inizio del secolo scorso fino ai giorni nostri. Poi per gli appassionati un vasto plastico modellistico di treni dettagliato all'inverosimile e straordinario nella complessità dei movimenti di tutte le sue parti; annessa una esposizione di modellini da collezione. Insomma se passate in Baviera, arrivati a Roseheim dirigete a nord-ovest: Amerang, EFA-Museum für Deutsche Automobilgeschichte, Wasserburger Straße 38, 83123 Amerang. E poi, o prima, Wirth von Amerang, Postweg 4, Amerang - è proprio al centro.

P.S. A giugno colonne di Lambrette attraverseranno la Baviera verso nord per raggiungere l'Eurolambretta Jamboree 2015 a Geiselwind - sarà un attraversamento "lento" e ricco di soste.....



EFA MUSEUM FÜR DEUTSCHE AUTOMOBILGESCHICHTE

Wasserburger Straße 38,
83123 Amerang
Deutschland

Telefon: +49 (0) 8075 - 8141
Fax: +49 (0) 8075 - 1549
www.efa-automuseum.de

Wirth von Amerang
Postweg 4
83123 Amerang
Deutschland
+49 (0) 8075.185918
www.wirth-von-amerang.de